

FACULDADE DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

CONSTRUIR NO CONSTRUÍDO

INTERSTÍCIOS URBANOS – LUGARES EM SUSPENSO

MARIA INÊS PIRES DA SILVA

Dissertação/Projecto para obtenção de Grau de Mestre em Arquitectura

Orientador Científico: Professor Doutor Hugo José Abranches Teixeira Lopes Farias

Júri:

Presidente: Doutora Bárbara Massapina Vaz

Vogais: Doutor Hugo José Abranches Teixeira Lopes Farias

Doutora Maria Soledade de Sousa

Lisboa, FAUTL, 6 Novembro de 2013

Obrigado,

aos meus amigos, pelas palavras de incentivo e conforto tão necessárias nesta jornada.

Ao Prof. Hugo Farias, pelo interesse e disponibilidade que sempre demonstrou.

Aos meus pais, por uma infinidade de coisas, que não caberiam neste espaço.

I.

RESUMO

A presente investigação, intitulada *Construir no Construído: Interstícios Urbanos – Lugares em Suspense*, pretende tanto na sua componente teórica como prática explorar o *vazio urbano* enquanto entidade de grande interesse e potencial para uma estratégia de densificação urbana. A opção pela (re)densificação resulta da reflexão acerca das consequências que as alterações da estrutura morfológica da cidade no século XX provocaram no quotidiano urbano, traduzindo-se em dispersão, descentralização e suburbanização, em simultâneo com a redescoberta das vantagens e qualidades da cidade densa e compacta, formalizada no passado pela malha na cidade tradicional. Neste contexto, vazios urbanos e espaços intersticiais surgem como o lugar das oportunidades para efectivar essa estratégia, e assumem-se capazes de estimular a vitalidade dos centros urbanos e reconquistar determinadas dimensões de qualidade de vida entretanto perdidas e desvirtuadas. Estes princípios e intenções são sistematizados numa proposta de intervenção de reabilitação e revitalização para o quarteirão do Hospital do Desterro, situado numa área consolidada de Lisboa, na colina de Sant’Ana, com a implementação de um programa funcional misto.

Palavras-chave: Cidade Compacta, Densificação, Reabilitação Urbana, Revitalização Urbana, Vazio Urbano, Interstício Urbano.

I.

ABSTRACT

The present investigation, entitled *Building Built In: Urban Interstice – Suspended Places*, intends, both in its theoretical and practical parts, to explore the *urban void* as an entity of great interest and potential towards a strategy of urban densification. The option for the (re)densification results from the reflection over the consequences that the modifications of the morphologic structure of the city, in the 20th century, induced in the urban quotidian, embodied by dispersion, decentralization and suburbanization, as well as the rediscovery of the advantages and qualities of the dense and compact city, formalized in the past by the urban mesh of the traditional city. In this context, urban voids and interstitial spaces stand out as a place of opportunities to trigger that strategy, able to stimulate the vitality of the urban centers and reconquer certain quality of life dimensions, which meanwhile were lost and perverted. These principles and intentions are applied on the rehabilitation and revitalization intervention proposal for the Hospital do Desterro urban block, located in a consolidated area of Lisbon, at the Sant’Ana Hill, with the implementation of a mixed functions program.

Key-Words: Compact City, Densification, Urban Rehabilitation, Urban Revitalization, Urban Void, Urban Interstice.

II.

ÍNDICE GERAL

I.

III RESUMO

I.

IV ABSTRACT

II.

VI ÍNDICE GERAL

1

1 INTRODUÇÃO

2

7 RUMO À CIDADE DISPERSA

- 10 2.1 – Cidade Dispersa – A Solução Modernista
- 11 2.1.1 – Ebenezer Howard – A Cidade-Jardim
- 13 2.1.2 – Le Corbusier – A *Ville Radieuse*
- 17 2.1.3 – Frank Lloyd Wright – *Broadacre City*
- 19 2.1.4 – A Cidade do Pós-Guerra
- 24 2.2 – Síntese

3

26 CIDADE DISPERSA - A CIDADE

CONTEMPORÂNEA

- 27 3.1 – Problemas da Cidade Dispersa
- 27 3.1.1 – Zonamento e Monofuncionalidade
- 29 3.1.2 – Grandes Distâncias nas Deslocações
- 29 3.1.3 – Tráfego Excessivo e Congestionamento
- 31 3.1.4 – Elevado Consumo Energético
- 31 3.1.5 – Subaproveitamento de Infra-estruturas e
Instalações Comunitárias
- 32 3.1.6 – Exploração Desnecessária de Zonas Rurais
- 33 3.1.7 – Esmorecimento das Relações Inter-pessoais
- 34 3.2 – Síntese

4	
35	OS NOVOS PARADIGMAS DA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA
36	4.1 – Alterações Demográficas e da Estrutura Familiar
39	4.2 – Mobilidade e Instabilidade Laboral
40	4.3 – Nova Revolução Tecnológica
42	4.4 – Síntese
5	
43	OS VAZIOS URBANOS NA CIDADE CONTEMPORÂNEA
44	5.1 – Vazios Urbanos
46	5.2 – Vazios Urbanos: Outras Leituras
46	5.2.1 – Solà-Morales – <i>Terrain Vague</i>
47	5.2.2 – Marc Augé – <i>Não-Lugares</i>
49	5.3 – Os Vazios Urbanos como Oportunidade
6	
51	ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO PARA UMA CIDADE COMPACTA
52	6.1 – Promover a Diversidade
52	6.1.1 – Diversidade de Usos
53	6.1.2 – Diversidade e Multiplicidade de Caminhos
54	6.1.3 – Diversidade na Idade e Condição dos Edifícios
55	6.1.4 – Diversidade de Pessoas
57	6.2 – Atractividade
60	6.3 – Reabilitação do Edificado das Áreas Antigas
64	6.4 – Revitalização dos Espaços Públicos
67	6.5 – Síntese
7	
69	CASOS DE ESTUDO
70	7.1 – Fünf Höfe (Five Courtyards) Passagem Comercial, Munique 2003, Herzog & de Meuron
72	7.2 – Edifício de Apartamentos na Rue de Suisses e Rue de Jonquoy, Paris 2003, Herzog & de Meuron

73	7.3 – Duas Casas em Santa Isabel, Lisboa
	2010, Bak Gordon

8

74	CONSTRUIR NO CONSTRUÍDO: INTERSTÍCIOS
	URBANOS – REVITALIZAÇÃO DE UM QUARTEIRÃO
	NA COLINA DE SANT’ANA

75	8.1 – Área de Intervenção
76	8.2 – Estratégias de Intervenção
76	8.2.1 – Promover a diversidade
76	8.2.1.1 – Diversidade de Usos
78	8.2.1.2 – Diversidade e Multiplicidade de Caminhos
79	8.2.1.3 – Diversidade na Idade e Condição dos
	Edifícios
80	8.2.1.4 – Diversidade de Pessoas
81	8.2.2 – Revitalização dos Espaços Públicos
83	8.2.3 – Diversidade Tipológica
86	8.3 - Volumetria
87	8.4 - Linguagem

9

88	CONCLUSÃO
----	------------------

10

90	BIBLIOGRAFIA
----	---------------------

11

93	ÍNDICE DE FIGURAS
----	--------------------------

12

000	ANEXOS
-----	---------------

1

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO: TEMA E OBJECTIVOS

O desenvolvimento da generalidade das cidades europeias nas últimas décadas foi marcado por uma grande expansão territorial das mesmas. Este processo, que foi determinado por um conjunto complexo de motivos, levou a um afastamento das pessoas dos centros das cidades rumo às suas periferias, lugares que frequentemente cresceram demasiado rapidamente, muitas vezes irreflectida e desqualificadamente.

Neste processo de acelerada desurbanização, a malha das cidades foi-se tornando menos compacta e densa, originando consequências sociais e económicas como um esmorecimento das relações interpessoais, um afastamento das pessoas dos centros e uma perda de vitalidade por parte das cidades. Consequentemente, promovendo uma redução da qualidade de vida dos cidadãos.

A cidade resultante deste processo é uma cidade dispersa. Este modelo de cidade dispersa esqueceu fragmentos do seu tecido (sejam eles de maior ou menor escala) e eles tornaram-se vazios urbanos – interstícios – alienados, residuais e inconsequentes.

Estes são lugares em suspenso, à espera de serem construídos e reabilitados, à espera de serem vividos. Estes espaços intersticiais estão repletos de potencialidades, e podem ser fundamentais no processo reformador e revitalizador de densificação da cidade.

O tema da densificação das cidades tem vindo a constituir-se como um tema central de investigação e debate, tornando-se cada vez mais actual, na medida em que se apresenta como uma forma possível de solucionar ou minimizar os problemas da vida quotidiana nas cidades. Foi, inclusivamente, o tema principal para a Primeira Trienal de Arquitectura de Lisboa, em 2007.

Neste contexto de densificação das cidades, revela-se muito importante abordar o tema da exploração das potencialidades de reabilitação, reutilização e revitalização dos interstícios urbanos, utilizando estes espaços sobrantes para permitir que as pessoas voltem a habitar os centros urbanos das cidades, invertendo deste modo o movimento de saída em direcção aos subúrbios.

Reabilitação, reutilização e revitalização constituem, em parte, a resposta economicamente mais responsável às questões que se colocam de reformulação da cidade, e também uma maneira de preservar a memória dos nossos espaços e da nossa identidade.

Assim, esta investigação tem como tema “Construir no Construído: Interstícios Urbanos – Lugares em Suspenso” e pretende explorar e fundamentar o papel dos vazios urbanos - resultantes da implementação de um modelo de cidade dispersa ao longo das últimas décadas - no regresso a um modelo de cidade compacta.

PORQUÊ A CIDADE COMPACTA?

Os fundamentos para a defesa deste modelo de cidade compacta consistem na ideia de que este pode funcionar como um instrumento de minimização e supressão de determinadas características negativas causadas pela imposição do modelo oposto ao longo das últimas décadas, e também por se considerar que é a resposta mais eficaz aos paradigmas levantados pela sociedade actual.

Relativamente às consequências prejudiciais dum modelo urbano de dispersão e pouca densidade, salienta-se que estas se manifestam tanto na vida das pessoas (por exemplo, pela necessidade de fazer longas deslocações) como na vida das cidades (por exemplo, pelo encarecimento de infra-estruturas urbanas).

Quanto aos novos paradigmas da sociedade contemporânea, salientam-se as alterações demográficas e da estrutura familiar (o envelhecimento da população propõe-nos uma reflexão sobre a

crescente necessidade de certas infra-estruturas sociais), a mobilidade e instabilidade laboral (que exige das pessoas uma maior mobilidade de fixação), e a nova revolução tecnológica (a influência da tecnologia torna necessária a redescoberta dos valores intrínsecos à vida urbana).

COMO APLICAR O MODELO NA MALHA URBANA PRÉ-EXISTENTE?

A cidade compacta não é, como se sabe, uma inovação morfológica. Mas, observando o exemplo da cidade de Lisboa, verifica-se que algumas das suas zonas mais antigas e de malha mais densa foram sendo progressivamente abandonadas e esquecidas, principalmente pelas classes com algum poder económico.

Este processo de expansão urbana, muitas vezes irreflectido e desregulado, esqueceu estes e outros fragmentos do seu tecido (áreas industriais, estações de comboios, portos, áreas residenciais inseguras), de maior ou menor escala. São espaços urbanos – interstícios – alienados, residuais e inconsequentes.

O futuro da cidade poderá passar por uma estratégia de (re)densificação que actue sobre esses vazios, que frequentemente gozam de localizações privilegiadas, devolvendo-os à cidade e às pessoas e aproveitando o seu potencial para estimular a vitalidade aos centros urbanos

INTERVENÇÃO NUM INTERSTÍCIO URBANO: REQUALIFICAÇÃO DO INTERIOR DE UM QUARTEIRÃO NA COLINA DE SANT'ANA

O local para o projecto de arquitectura é a colina de Sant'Ana, mais especificamente o quarteirão do Hospital do Desterro, entretanto desactivado (edifício que na sua origem albergava um convento cisterciense).

A localização é precisamente um dos factores mais atractivos do lugar, pela proximidade ao centro histórico da cidade e à Av. Almirante Reis (um importante eixo de comunicação/circulação, elemento de referência social e cultural da cidade). Como factores de atractividade da zona salientam-se ainda a diversidade de meios de transporte e a existência na proximidade de edifícios de valor patrimonial.

A estratégia para o lugar procura não ser muito invasiva, intervindo apenas no que se considera essencial da parte consolidada do quarteirão, concentrando a requalificação nas zonas onde antes se concentravam um conjunto de oficinas e barracões, alguns relacionados com o hospital. Para aí propõe-se agora o desenvolvimento de um programa multifuncional, de habitação em articulação com usos complementares necessários à vida comunitária (equipamentos, comércio, trabalho, lazer), rompendo com os modelos de segregação funcional que conduziram à fragmentação da cidade. Pretende-se que a componente habitacional apresente diferentes tipologias que promovam a diversidade do parque habitacional da zona, numa resposta às novas exigências da população.

No desenvolvimento do trabalho de projecto aborda-se a grande questão da densificação da malha urbana, e um conjunto de temáticas que lhe estão subjacentes: proximidade e intimidade, porosidade, preenchimento, atravessamento, ligação e fluidez, entre outros.

ESTADO DA ARTE

Face à temática abordada, salienta-se a importância de determinadas obras, nomeada a obra de Jane Jacobs *“Morte e Vida das Grandes Cidades”*, publicado pela primeira vez em 1961, por constituir uma das primeiras críticas ao urbanismo operacional moderno de meados do século XX, ao mesmo tempo que elogia as características da cidade tradicional. Jacobs critica o urbanismo fundamentado em dados e receitas pré-estabelecidas, com consequências associadas para a morfologia das cidades e

para o comportamento das pessoas. Jacobs critica ainda a baixa densidade populacional, considerando-a um factor inibidor da verdadeira condição da cidade, como uma entidade diversa e exuberante.

A obra *“Morfologia Urbana e Desenho da Cidade”* de José Garcia Lamas foi relevante para o entendimento da evolução da cidade moderna e da reflexão que dela se foi fazendo, com destaque para movimentos específicos de grande impacto na forma das cidades, como as Cidades-Jardim ou a cidade funcionalista.

François Ascher com *“Novos Princípios do Urbanismo”* faz uma análise de quais as dinâmicas socio-antropológicas subjacentes à sociedade urbana moderna, baseada no capitalismo cognitivo, na diversidade e elasticidade dos laços sociais, na mobilidade de pessoas, bens e informações.

“The Compact City: A Sustainable Urban Form?” de Jenks, Burtan e Williams foi relevante pela avaliação das potencialidades e dos perigos de várias questões relacionadas com a densificação e compactação das cidades, numa análise científica e factual não influenciada por visões pessoais subjectivas ou pela opinião geral em voga.

Para a reflexão sobre a condição dos vazios existentes nas cidades contemporâneas, salienta-se a importância de *“Territorios”* de Solà-Morales, pelo interessante conceito de *Terrain Vague* que ele estabelece. Este conceito evoca por si só o que são estes espaços, como eles podem ser entendidos e as características que encerram.

Para o mesmo tópico salienta-se também a importância de Marc Augé com *“Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade”*, pela sugestão do termo *Não-Lugar*, definindo espaços resultantes da sobremodernidade e incapazes de dar forma a qualquer tipo de identidade.

ESTRUTURA DO DOCUMENTO

A estrutura da presente investigação sustenta-se numa primeira parte de investigação teórica, começando por uma análise da evolução do pensamento da cidade a partir da Revolução Industrial - quando surgiram com maior destaque as propostas urbanas de larga escala e os modelos resultantes de grandes teorias unificadoras universais – até à cidade dos dias de hoje, acompanhando as alterações provocadas na paisagem urbana.

Em seguida explora-se o panorama actual através, primeiro, da análise dos problemas da cidade contemporânea, dispersa, decorrentes do percurso investigado no capítulo anterior, e depois através da análise dos novos paradigmas da sociedade contemporânea.

Seguidamente, para contrariar essa dispersão e o espraiamento, deseja-se recuperar um modelo de cidade mais densa e compacta, com destaque para os espaços vazios da cidade – os interstícios urbanos. Estes espaços, entidades inerentes ao processo de desenvolvimento vivido pelas cidades, apresentam-se como um caminho para mitigar/solucionar problemas da cidade contemporânea, e para corresponder às necessidades e procura indicados pelos novos paradigmas contemporâneos. São assim os espaços das oportunidades.

Em seguida, sustentadas pelas conclusões dos capítulos anteriores, definem-se estratégias a aplicar para desenvolver uma cidade compacta e densa.

Posteriormente são apresentados alguns casos de estudo, pertinentes para a problemática levantada na investigação, cujas características exemplificam soluções de densificação e de aproveitamento de espaços vazios da cidade.

Numa segunda parte é apresentada uma proposta de projecto que procura dar corpo às intenções de compactação da malha das cidades, sustentada nos conhecimentos adquiridos com a investigação e com os casos de estudo.

2

RUMO À CIDADE DISPERSA

A partir de finais do século XVIII, a Revolução Industrial, em virtude da mecanização da indústria, tornou-se o grande motor para uma profunda transformação económica, social e urbana na Europa Ocidental e na América do Norte. Contribuiu especialmente para o desenvolvimento do capitalismo, o desaparecimento da indústria doméstica em prol da indústria de grande escala e da produção em série, e para o desenvolvimento dos grandes centros industriais, que concentravam a mão-de-obra especializada.

A revolução Industrial e o *laissez-faire* tiveram impactos que se fizeram sentir nos mais variados quadrantes da sociedade. Impactos como uma grande migração de camponeses e artesãos para as cidades (tornando maioritariamente urbana uma sociedade que até aí fora maioritariamente rural) à procura de trabalho na indústria, e uma súbita explosão demográfica resultaram no desenvolvimento da cidade de forma não planeada.

A cidade crescia rapidamente para tentar acomodar a crescente população¹. Numa fase inicial, cresceu sobretudo em densidade, verticalmente, graças à introdução do elevador de passageiros e ao aperfeiçoamento da estrutura metálica. Em seguida, a cidade começou a crescer em dimensão, horizontalmente, espalhando-se por territórios cada vez mais periféricos. Durante este processo proliferaram os bairros operários barulhentos e superlotados, autênticos conjuntos de barracas, sem condições de higiene e salubridade, tornando-se focos de doenças.

¹ “Em 1800, nem sequer uma cidade do mundo ocidental tinha um milhão de habitantes [...] Em 1850, Londres tinha mais de dois milhões e Paris mais de um milhão de habitantes. [...] Trinta anos depois, em consequência de uma febril concentração de capital e direcção financeira, juntamente com os lucrativos meios mecânicos de congestionamento e ampliação urbana, existiam 27 cidades com população superior a um milhão de habitantes...” - MUMFORD, Louis, *A Cidade na História*, ed. Martins Fontes, 1982, P.571.

Os subúrbios, que “se [tornaram] *visível quase tão cedo quanto a própria cidade*”², passaram de zonas reservadas às classes privilegiadas, que tinham acesso a veículo próprio e podiam usufruir das vantagens do ar puro da vida saudável, para serem envolvidas por um processo de conurbação que desvirtuou a sua antiga condição: “*tendo-se iniciado como um mecanismo de fuga, o subúrbio transformou-se em seu próprio inverso.*”³

Neste contexto, despoletou-se uma nova forma de pensamento da cidade e criaram-se “*as pré-condições essenciais para o planeamento urbano moderno se desenvolver e espalhar.*”⁴ Foram desafiadas as bases tradicionais do poder. Até então o planeamento da cidade, fosse na cidade antiga, clássica, medieval, ou do renascimento, tinha sido maioritariamente do poder e da responsabilidade de um grupo restrito de pessoas, reis, aristocratas e oligarcas, e determinado essencialmente por considerações de ordem militar ou religiosa ⁵.

Agora, assente no crescimento do poder dos ideais liberais e dos princípios iluministas - com as suas preocupações higienistas e sociais – alteravam-se os paradigmas e reconhecia-se a necessidade da intervenção pública para o ordenamento⁶. Surgiam os grandes planos, mais ou menos utópicos, de reformulação do construir cidade. Perseguiam-se modelos de cidade que providenciassem melhores condições de vida aos seus habitantes. Cidades mais democráticas, com condições de vida adequadas, não só para os mais afortunados, mas também para o povo em geral, e reaproximando-se do universo rural, cujas qualidades se redescobriam, acompanhado pela reprovação da imagem densa e caótica da cidade.

A implementação destes novos planos mudou drasticamente a forma e a imagem das cidades. Se até aí na cidade predominavam os traçados compactos e centralizados, no período pós-revolução

² Idem, P.522.

³ Idem, P.532.

⁴ WARD, Stephen V., *Planning the Twentieth-Century City*, ed. John Willey Sons Ltd, Chichester, 2002, P.11.

⁵ Idem, Ibidem.

⁶ CARVALHO, Jorge, *Ordenar a Cidade*, ed. Quarteto, Coimbra, 2003, P.32.

industrial assistiu-se à disseminação dos planos descentralizados.
A cidade espraia-se, crescendo e desenvolvendo-se num movimento centrífugo.

2.1 – CIDADE DISPERSA – A SOLUÇÃO MODERNISTA

“Com o modernismo ocorre o que poderemos denominar explosão de formas urbanas.”⁷

Os diferentes modelos que então surgiram convergiam na recusa da cidade resultante da Revolução Industrial, e na vontade de tirar proveito das evoluções e inovações tecnológicas que iam sendo alcançadas – o comboio, automóvel, a electricidade, o elevador, o betão armado, entre várias outras.

No geral, os modelos modernistas defendiam *“um sistema hierarquizado de vias, uma separação funcional (com o consequente zonamento), uma procura do verde/natureza e, de uma forma ou de outra, a fragmentação da cidade. Quanto ao desenho urbano, verifica-se um afastamento ainda maior do projecto unitário, autonomizando edificação e malha viária, soltando os edifícios, renunciando ao traçado como elemento configurador do espaço, substituindo-o por simples zonamentos e respectivos índices urbanísticos.”⁸*

Estes modelos modernistas da cidade enunciam assim a metáfora da cidade-máquina⁹. Um modelo em que a eficiência e a rapidez são as premissas perseguidas no desenvolvimento do mecanismo que é a cidade, e explicito através das *“nossas práticas de subdivisão da terra, na engenharia de tráfego, de serviços públicos, de códigos de saúde e de construção, e na divisão por zonas.”¹⁰*

Nos subcapítulos seguintes evocam-se os principais modelos descentralizadores e de dispersão urbana que surgiram neste período, e que tiveram um forte impacto no desenho das cidades do século XX, visível até hoje.

⁷ Idem, P.33.

⁸ Idem, Ibidem.

⁹ Kevin Lynch considera a cidade máquina como uma das três teorias normativas pelas quais se constrói a cidade, juntamente com a cidade cósmica e a cidade organismo em LYNCH, Kevin, *A Boa Forma das Cidades*, ed. 70, Lisboa, 2010, P.75.

¹⁰ Idem, P.85.

Esses modelos têm como embaixadores três personalidades em particular, e aos quais se dá especial atenção em capítulos seguintes: Ebenezer Howard, Le Corbusier, e Frank Lloyd Wright. Merecem destaque por terem sido os grandes responsáveis pela introdução de modelos urbanos inovadores, que tiveram uma influência imensa, directa ou indirectamente, no desenho da cidade: as Cidade-Jardim, a *Ville Radieuse* da cidade funcionalista, e a *Broadacre City* da cidade rurbana.

A aplicação destas soluções é considerada um factor fundamental na origem de determinados problemas que hoje identificamos na vida urbana contemporânea, em especial o problema da dispersão e espraiamento. É por isso pertinente entender o percurso modernista, quais as suas motivações, propósitos e falhas. Só através desta aprendizagem podemos melhor compreendermos a cidade que temos e a que idealizamos.

2.1.1 – EBENEZER HOWARD – A CIDADE-JARDIM

O interesse de Ebenezer Howard pelos autores utópicos e por questões sociais, e o descontentamento que nutria pelo desenvolvimento da cidade no século XIX, levou-o a publicar, em 1898, *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, cujas ideias foram sendo aperfeiçoadas e, em 1902, re-publicadas em *Garden Cities of Tomorrow*. Esta publicação foi profundamente influente, dando origem ao movimento das Cidades-Jardim, um modelo de cidade conceptualmente muito poderoso, tendo inspirado diversos modelos urbanos posteriores.

As Cidades-Jardim de Howard constituíam “um diferente modelo de organização social, económica e territorial”¹¹, em que se tirava partido do melhor do campo – beleza, ar puro e rendas baixas - e da cidade – bons salários, equipamentos e oportunidades sociais – numa “fusão” harmoniosa entre os dois.

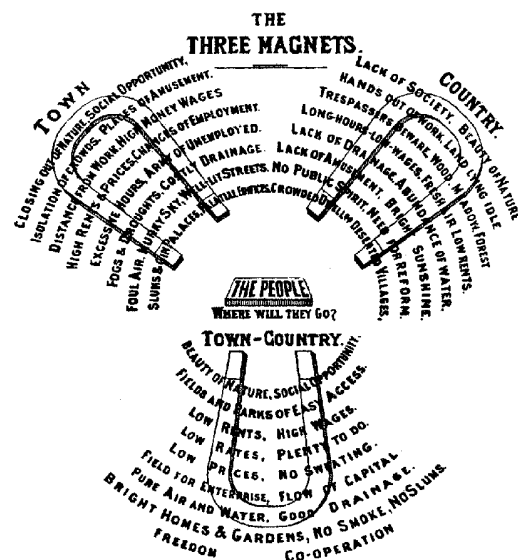


Fig.1 – Ebenezer Howard: Os três magnetes, 1898.

¹¹ LAMAS, José, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2000, P.311.

Elas promoviam o equilíbrio social, permitindo que todo o homem tivesse direito a um ambiente saudável, acesso à natureza e a instalações comunitárias, e pretendiam corrigir as “imperfeições” da cidade, como a sobredensidade. A densidade populacional nas Cidades-Jardim era estritamente controlada: o equilíbrio era dado “*pelo controle positivo do crescimento, na limitação de área, número e densidade de ocupação, e pela prática da reprodução (colonização)*”¹², ou seja, quando uma cidade estivesse esgotada, fundava-se uma outra.

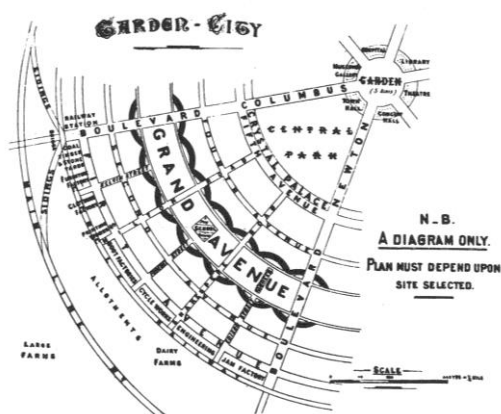


Fig.2 – Ebenezer Howard: Secção esquemática da Cidade-Jardim, 1898.

As Cidades-Jardim eram ainda dotadas de um total rigor geométrico na sua morfologia e no seu zonamento. Os modelos eram concêntricos e atravessados por vias radiais. O núcleo começava com um parque central, que era rodeado por anéis de edifícios públicos e culturais, posteriormente de comércio, habitação, indústria e armazéns, e finalmente por “cinturões” verdes, com quintas e zonas agrícolas. Usufruía-se das vantagens do caminho-de-ferro, que circundava a cidade ao longo do anel industrial, para facilitar o escoamento da produção e a recepção de mercadorias e matéria-prima, e evitar a entrada de veículos pesados no centro. O caminho-de-ferro era também fundamental para ligar Cidades-Jardim e cidades centrais, todas elas separadas por generosas áreas rurais.

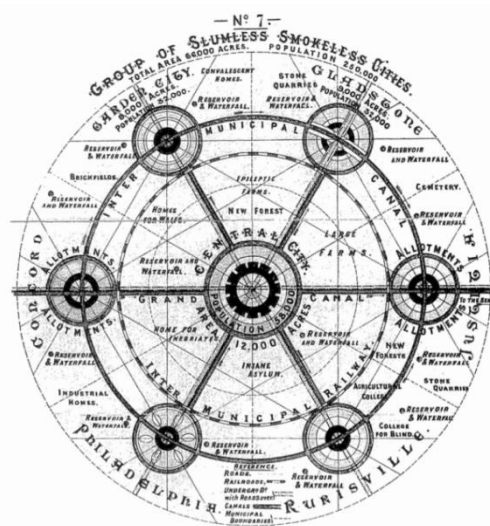


Fig.3 – Ebenezer Howard: Relação entre cidade principal e cidades satélite, 1898.

As Cidade-Jardim satélite surgiriam à volta da cidade central, e deviam todas “*agrupar-se deliberadamente numa nova organização cultural e política a que deu o nome de “Cidade Social” [...] a fim de combinar seus recursos e obterem as facilidades que só os números elevados tornam possíveis: um colégio técnico ou uma universidade, um hospital especializado ou uma orquestra sinfónica profissional.*”¹³

Em 1904 fundou-se Letchworth, cidade satélite de Londres, a primeira cidade-jardim e “*a mais pura expressão prática das aspirações de Howard*”¹⁴. Seguiram-se Hampstead (1909), Welwyn (1919) e outras *new towns*, oito delas na região de Londres.

¹² MUMFORD, Louis, Op. Cit., P.557.

¹³ Idem, P.561.

¹⁴ WARD, Stephen V., Op.Cit., P.47.

No entanto, “o pressuposto de que o crescimento das grandes cidades seria estancado falhou redondamente: as cidades novas da região de Londres acolheram apenas 1/6 do crescimento de facto verificado [em] vinte anos”¹⁵.

Às Cidades-Jardim seriam apontadas outras falhas, entre as quais: determinismo excessivo na solução; exagero no zonamento e na formalização; rua apenas como lugar de circulação; descentralização e dispersão urbana.

Jane Jacobs criticaria, a propósito da visão excessivamente paternalista das cidades de Ebenezer Howard, que ele “não estava a planear cidades, e também não estava a planear subúrbios-dormitório. O seu objectivo era a criação de pequenas cidades auto-suficientes, cidades muito agradáveis para quem fosse dócil e não tivesse planos próprios e não se importasse de passar a vida entre outras pessoas sem planos deles.”¹⁶

2.1.2 – LE CORBUSIER – A VILLE RADIEUSE

Anos depois das primeiras Cidade-Jardim surge um outro modelo de cidade também responsável por mudanças consideráveis no desenho da cidade. É frequente este modelo ser chamado de “cidade modernista”, embora o modernismo seja todo um período de tempo, que abrangeu outras formas urbanas. Podemos chamá-lo de cidade funcionalista.

O grande sistematizador deste modelo foi Le Corbusier que partilhava dos mesmos descontentamentos de Ebenezer Howard face à cidade existente: “É tempo de repudiar o traçado actual das nossas cidades, na qual se acumulam os edifícios e se enlaçam ruas estreitas, repletas de barulho e cheiro a pó e gasolina, abrindo-se as janelas sobre tais sujidades. As grandes cidades tornaram-se demasiado densas para a segurança dos seus

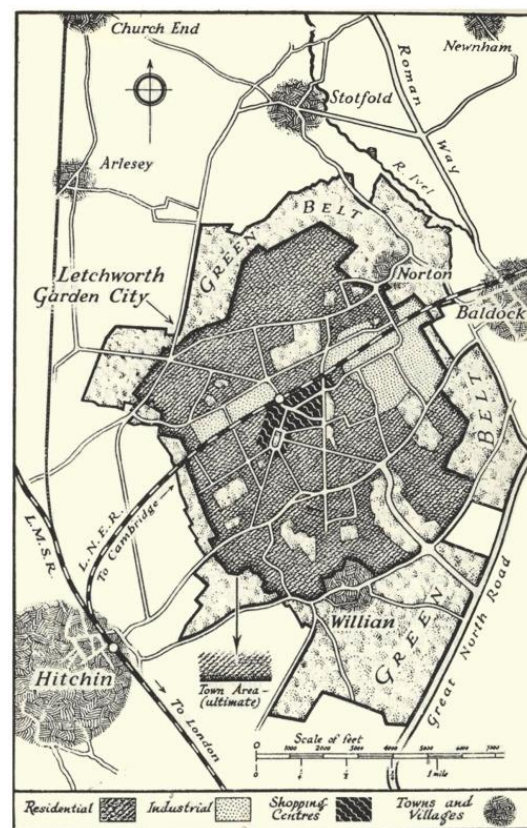


Fig.4 – Plano geral para Letchworth, 1904

¹⁵ CARVALHO, Jorge, Op. Cit., P.151.

¹⁶ JACOBS, Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, ed. New York: Random House, 1961, P.17.

habitantes e, contudo, não são suficientemente densas para responder às novas realidades.”¹⁷

Havia, no entanto, uma diferença fundamental entre os dois: enquanto Howard recusava a cidade e optava pelo híbrido cidade-campo, Le Corbusier “*contrastando com a maioria dos visionários no virar do século, [...] argumentava que o design moderno permitiria viver uma boa vida em grandes cidades.*”¹⁸

Acerca das Cidades-Jardim Le Corbusier referia “*muita gente pensa compensar o desgaste nervoso e os mil dissabores da cidade morando em pequenas casas na periferia. Sem dúvida, a casinha [...], ladeada por uma horta e um pomar e pela árvore amiga, ocupa o coração e a mente das multidões, permitindo que homens de negócios obtenham lucros substanciais no loteamento dos terrenos.*”¹⁹ Ainda segundo ele “*os homens gostam de se agrupar, para se ajudarem mutuamente e se defenderem, para economizar esforços. Quando se dispersam, como actualmente nos loteamentos, é que a cidade está doente, hostil, e não cumpre mais os seus deveres.*”²⁰



Fig.5 – Plano Voisin para Paris, 1925.

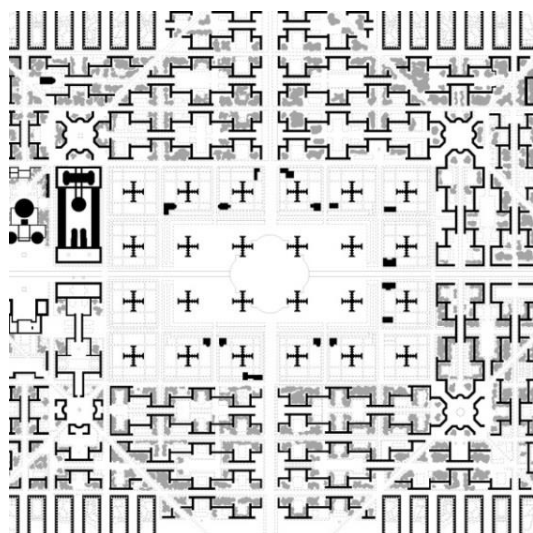


Fig.6 – Planta geral do Plano Voisin para Paris, 1925.

Le Corbusier aparece como embaixador dos novos princípios para a cidade moderna instituídos no CIAM de 1930, e mais tarde formalizados na Carta de Atenas. Princípios que ele desenvolvia desde os anos 20, sintetizados numa primeira fase, em 1922, pela *Ville Contemporaine* e, em 1925, transpostos para o Plano Voisin projectado para o centro de Paris.

O Plano Voisin, representando o *esprit nouveau* da época, propunha arrasar o centro de Paris para o substituir por um novo plano que albergaria três milhões de pessoas. Dessa proposta destaca-se um conjunto de edifícios cruciformes de sessenta andares, colocados isolados no centro dos quarteirões de malha ortogonal, destinados a escritórios e a habitação para classes privilegiadas. As habitações dos operários ficariam em edifícios em zig-zag, progressivamente afastados do centro.

¹⁷ LE CORBUSIER, citado por CARVALHO, Jorge, Op. Cit., P.192.

¹⁸ WARD, Stephen V., Op. Cit., P.98.

¹⁹ LE CORBUSIER, citado por CARVALHO, Jorge, Op. Cit., P.192.

²⁰ LE CORBUSIER, citado por Idem, Ibidem.

O modelo da *Ville Contemporaine* tinha sido criticado por ser pouco igualitário e por “parecer aceitar as desigualdades da sociedade capitalista ao segregar os habitantes por serem da classe operária ou classe média.”²¹ Le Corbusier procedeu a algumas alterações, embora a génese do modelo se mantivesse, pela separação das formas urbanas, crítica à *rua-corredor*, ao quarteirão e ao plano marginal, pela existência de zonas verdes, e pela sistematização e racionalização da habitação colectiva. Assim, em 1930, surge uma versão aperfeiçoada da sua solução: a *Ville Radieuse*. Os pressupostos da *Ville Radieuse* resultaram posteriormente na construção da Unidade de habitação de Marselha. Le Corbusier torna-se assim o “grande criador da utopia moderna no seu aspecto físico”²²

A cidade modernista de Le Corbusier e os dogmas da Carta de Atenas assentavam no zonamento de funções e “obrigariam a isolar, separar e arrumar as principais funções da cidade: habitar, trabalhar, lazer (cultura do espírito e do corpo) e as deslocações necessárias ao desempenho destas actividades.”²³

A habitação, aproveitando as potencialidades do betão armado, concretizava-se em edifícios em altura, que tinham primazia sobre todas as outras formas, potencializando a concentração de pessoas e as altas densidades²⁴, integrando os equipamentos elementares necessários à vida quotidiana. Eram expostos ao sol e abriam-se grandes vãos de vidro, oferecendo luz e paisagem aos seus habitantes. Estes mega edifícios eram torres ou blocos isolados, separados cerca de 150 a 200 metros, para permitir a vista desafogada e uma aproximação à natureza e ao ar puro pelos espaços verdes que as rodeavam. Desaparecia assim, de forma intencional, a *rua-corredor*. Segundo Le Corbusier:

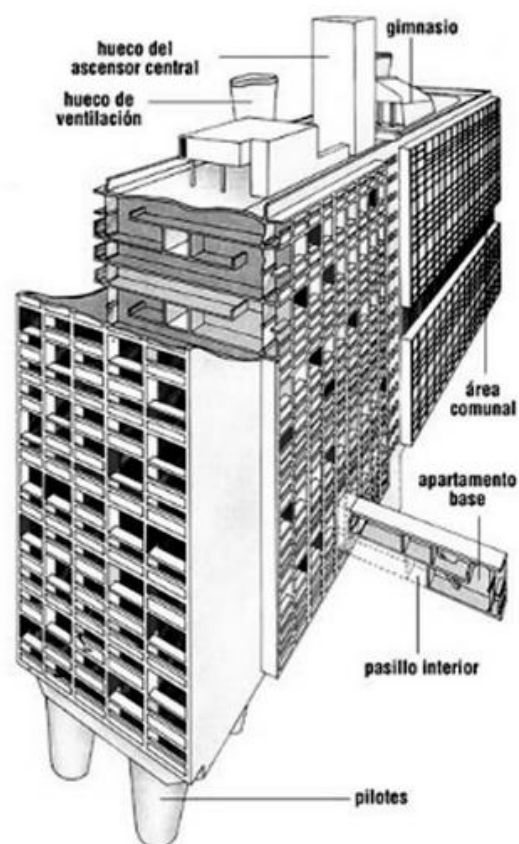


Fig.7 – Le Corbusier: esquema funcional da Unidade de Habitação de Marselha.

²¹ WARD, Stephen V. Op. Cit., P.99.

²² MEYERSON, Martin, citado por GOITIA, Fernando Chueca *Breve História do Urbanismo*, ed. Presença, 1996, P.197.

²³ LAMAS, José, Op. Cit., P.303.

²⁴ O conceito de densidade pode ser aplicado para densidades populacionais, densidades de construção e outras. Jane Jacobs em *Morte e Vida das Grandes Cidades* alerta para a confusão nas interpretações, e também para a diferença entre alta densidade populacional e sobredensidade. Quando se fala das altas densidades populacionais nos modelos de Le Corbusier é referente às unidades de habitação, e não alta densidade populacional do modelo de cidade.

*“Temos de matar a rua. Só poderemos entrar verdadeiramente no planeamento urbano moderno depois de aceitarmos esta condição preliminar.”*²⁵ A rua como local de encontro e de proximidade passava a ser no interior dos edifícios – nos corredores e nos elevadores, e no terraço comum.

Nas áreas de recreação e lazer o foco era o desporto, investindo em parques e estádios.

O esquema de circulação assumia também um papel fundamental e apostava na *“segregação dos diversos tráfegos e a consequente especialização das redes viárias; no subsolo, as mercadorias; tráfego de atravessamento em viadutos; ao nível do solo, o acesso local automóvel, peões, bicicletas.”*²⁶

As imperfeições apontadas a este modelo passaram principalmente pela excessiva dispersão urbana e distanciamento entre edifícios, que não contribuem na definição do espaço urbano, excessivo zonamento, o desaparecimento da rua enquanto espaço público, substituída por um plano de espaço aberto indefinido, o falhanço do papel das circulações interiores dos edifícios em se tornarem *rua*, o desrespeito pelas pré-existências, e redução da complexidade formal com consequente monotonia visual.

Jane Jacobs e Louis Mumford criticaram ainda o facto de a cidade modernista de Corbusier ser no fundo uma Cidade-Jardim Vertical: *“Le Corbusier apresentou como melhoramento, a chamada Cidade-Jardim vertical, é na realidade apenas um subúrbio vertical, cuja própria alternância de edifícios altos e isolados com áreas abertas não cultivadas torna postíça a palavra cidade.”*²⁷

O modelo era ainda considerado determinista e autoritário e para Jane Jacobs: *“Le Corbusier, não estava só a planear um ambiente físico. Ele estava também a planear uma utopia social. A utopia de Le Corbusier era uma condição do que ele chamava*

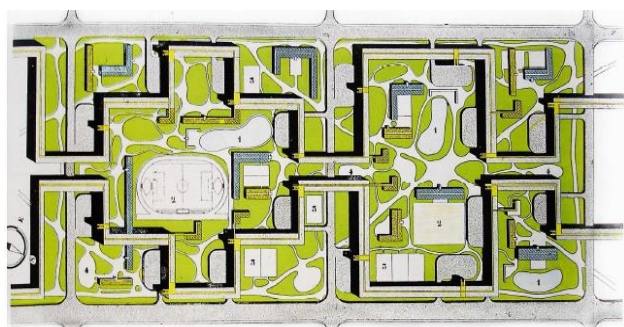


Fig.8 – Le Corbusier: importância dos amplos espaços públicos na Ville Radieuse.

²⁵ LE CORBUSIER, citado por WORPOLE, Ken, *Towns for People*, ed. Open University Press, Buckingham, 1992, P.41.

²⁶ CARVALHO, Jorge, Op. Cit., P.192.

²⁷ MUMFORD, Louis, Op. Cit., P.560.

*liberdade individual máxima, pela qual ele parecia ter-se referido a liberdade para não fazer grande coisa, mas liberdade da normal responsabilidade.”*²⁸

2.1.3 – FRANK LLOYD WRIGHT – *BROADACRE CITY*

Uma nova ideia de cidade surge pela mão de Frank Lloyd Wright em 1932, no livro *The Disappearing City*. Era a ideia de dispersão extrema, sistematizada nas “Broadacre Cities”, que apesar de não ter tido uma aplicação directa, teve um impacto profundo no planeamento urbano, principalmente nos EUA.

Wright, tal como Howard e Le Corbusier, desprezava a cidade industrial, mas “ao contrário de Howard, que desejava um cooperativismo socialista, e Le Corbusier, que favorecia um controlo centralizado, Wright – na pioneira tradição Jeffersoniana – desejava que indivíduos livres vivessem e trabalhassem no campo.”²⁹

Para Wright os avanços tecnológicos, especialmente o automóvel particular e a electricidade, “emancipariam os americanos dos seus laços com a cidade”³⁰. Segundo ele “o simples fenómeno do automóvel a torna [a cidade] ultrapassada, irremediavelmente desadaptada das necessidades actuais, mantendo-se apenas por não ter havido ainda coragem de a abandonar e de construir novas cidades á medida das novas necessidades.”³¹

As Broadacre Cities consistiam num modelo de uma baixa densidade radical, com a descentralização e a dispersão levadas ao extremo: “[Broadacre] constituiria a grande cidade, cobrindo o país inteiro. (...) A cidade cobriria a nação.”³² A cidade estaria tão diluída que se tornavam indistintas as diferenças entre o urbano e

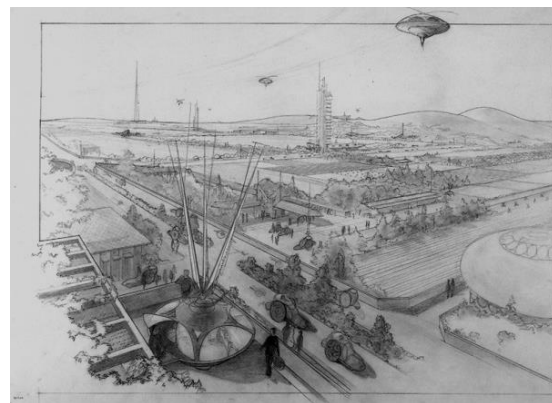


Fig.9 – Frank Lloyd Wright: *Broadacre City*, publicado em *The Living City*, 1958

²⁸ JACOBS, Jane, Op. Cit., P.22.

²⁹ BREHENY, Michael, “Centrists, Descentrists and Compromisers” em *The Compact City: A Sustainable Urban Form?*, ed. E&FN Spon, London, 1996, P.17

³⁰ Idem, Ibidem.

³¹ WRIGHT, Frank Lloyd, citado por CARVALHO, Jorge, Op. Cit., P.153.

³² WRIGHT, Frank Lloyd, citado por Idem, Ibidem.

o *não-urbano*³³, chegando este modelo a ser apelidado de *rurbano*.³⁴

As Broadacre Cities levavam a filosofia individualista americana até a habitação unifamiliar. Assentavam no ideal da propriedade individual, que todo o homem deveria ter direito ao seu pedaço de terra: um terreno no mínimo de um acre, com a sua moradia unifamiliar isolada, gerando por isso mesmo uma grande dispersão de habitações. Estas eram intercaladas por quintas, fábricas, escolas ou hospitais, não existindo zonamento de funções, e a ligação entre tudo era feito pelo automóvel particular, considerado imprescindível. A multiplicação de vias e estradas, que ganhavam relevância de objectos arquitectónicos, era assim fundamental para o sucesso deste modelo, para as partes deste todo disperso se conectarem.

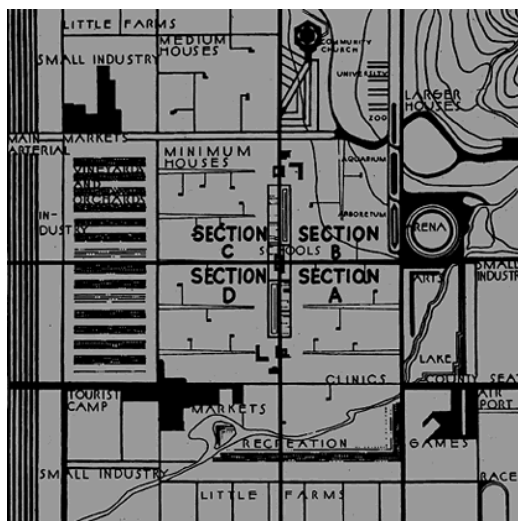


Fig.10 - Frank Lloyd Wright: plano da *Broadacre City*, publicado em *When Democracy Builds*, 1945.

No entanto, a excessiva dispersão associada à baixa densidade gerou um processo de conurbação que absorveu zonas anteriormente rurais ou outras cidades, sendo o resultado final uma massa disforme e descaracterizada, em torno das grandes cidades. O projecto *rurbano*, isto é, da união entre o rural e o urbano, tornou-se num subúrbio desqualificado, em que não se concretizam os ideais da sua fundação.

Lewis Mumford dizia acerca da generalização destes modelos suburbanos de dispersão que *“Tão logo o padrão suburbano se tornou universal, as virtudes de que se gabara inicialmente começaram a desaparecer [...] Enquanto a cidade se estendia para os subúrbios, a nota rural desaparecia: como o tempo, o suburbano não gozava das vantagens da sociedade nem das da solidão”*³⁵ e que *“tendo-se iniciado como um mecanismo de fuga, o subúrbio transformou-se em seu próprio inverso. À parte de algumas actividades residuais [...] tudo o que resta do impulso original para a autonomia e iniciativa é guiar o automóvel*

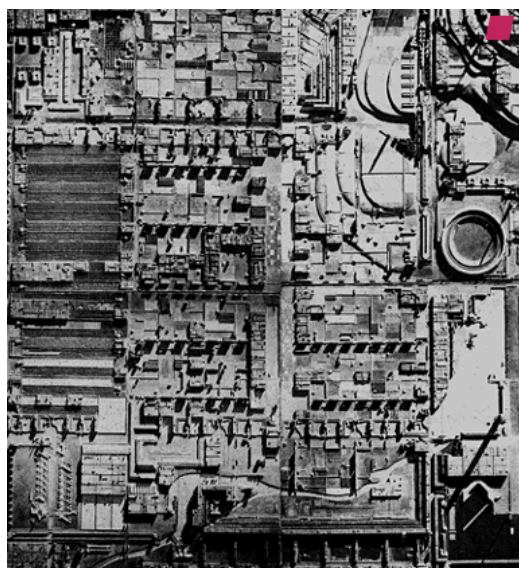


Fig.11 - Frank Lloyd Wright: modelo da *Broadacre City*, 1934-35.

³³ WARD, Stephen V., Op. Cit., P.120.

³⁴ CARVALHO, Jorge, Op. Cit., P.197.

³⁵ MUMFORD, Louis, Op. Cit., P.530.

próprio; mas mesmo isso é uma condição compulsória e inevitável da existência suburbana.”³⁶

Outros defeitos são ainda apontados a este modelo: a destruição da comunidade urbana; dependência absoluta do automóvel particular para aceder a todo o tipo de infra-estruturas que o espraiamento distancia em demasia; a ineficiência económica do modelo, com consumo desnecessário de espaço, energia e infra-estruturas; o desaparecimento da escala pedestre da rua; desqualificação da rua como espaço público; e monotonia visual.

2.1.4 – A CIDADE DO PÓS-GUERRA

O período após a segunda guerra trouxe um elevado número de projectos e empreendimentos de grande escala para fazer face à destruição causada pelo conflito.

Os CIAM (Congressos Internacionais de Arquitectura Moderna) tinham vindo progressivamente a perder importância e capacidade de sistematizar teorias unificadoras universais. Para a organização do décimo CIAM, em 1956, a realizar em Dubrovnik, foi escolhido um grupo de jovens arquitectos, na expectativa de ser feita uma revisão crítica dos princípios estabelecidos nos congressos anteriores e dos pressupostos da Carta de Atenas.

Este grupo autodenominou-se de Team X, e dele faziam parte Jaap Bakema, Georges Candilis, Giancarlo de Carlo, Aldo Van Eyck, Alison e Peter Smithson, e Shadrach Woods. O grupo teve posteriormente colaborações e participações de outros arquitectos, como Fernando Távora e Pancho Guedes.

O Team X focava-se principalmente num confronto amplo de experiências, sendo que poucos ainda tentam encontrar uma metodologia comum de pensamento arquitectónico (como Bakema e Van den Broek com o plano do Noord Kennenmeerland

³⁶ Idem, P.532

e os Smithson com os projectos para Concertry e para o centro de Berlim³⁷).

Em meados dos anos 60 surgem divergências dentro do grupo, e daí em diante as posições tornaram-se progressivamente mais heterogéneas, sendo cada vez mais difícil encontrar uma teoria unificadora, pois *“a investigação arquitectónica demonstra-se insuficiente para resolver a complexidade dos problemas que se colocam à construção e incapaz de padronizar o repertório tecnológico que vai crescendo por si próprio.”*³⁸

O Team X representa assim a ultima tentativa de encontrar uma metodologia colectiva transmissível, válida numa escala internacional. De resto *“o Team X sempre evitou cristalizar as suas pesquisas num “manifesto” ou numa “carta”, tendo aceite o desafio permanente da realidade em movimento, assim demonstrando que as formas tradicionais de debate cultural se encontram destituídas de utilidade no mundo contemporâneo.”*³⁹

O Team X manteve-se ainda na vanguarda do pensamento arquitectónico por mais uma década, exercendo o seu quadro teórico uma profunda influência no desenvolvimento do pensamento arquitectónico da segunda metade do século XX, principalmente na Europa.

Desaparecem as “escolas”, com as soluções únicas e indiscutíveis, e passou a aceitar-se com maior naturalidade a incerteza da solução. Benevolo refere que esta alteração do pensamento e do debate da cidade se apresenta como uma aproximação à actividade científica, graças à experimentação e verificação proporcionada pela grande produção arquitectónica dos quarenta anos anteriores.⁴⁰

Desde então a produção e teoria arquitectónica da cidade mostrou-se mais livre, heterogénea e divergente, assente do

³⁷ BENEVOLO, Leonardo, *O Último Capítulo da Arquitectura Moderna*, ed. 70, 1985, P.16.

³⁸ Idem, P.92.

³⁹ Idem, P.17.

⁴⁰ Idem, P.93.

desenvolvimento do pensamento individual, “eclectica”⁴¹, mas mantendo no geral uma *“vontade de romper com a uniformidade e banalidade da urbanística dos anos sessenta. Mesmo quando tais ideias saem empobrecidas pela dificuldade de encontrar as formas mais adequadas, sente-se a vontade de experimentar diferentes modelos, abandonando e corrigindo os excessos e erros da cidade moderna, dos CIAM e da Carta de Atenas.”*⁴²

A dinâmica da produção arquitectónica, com liberdade total para a exploração de hipóteses de composição e construção supera a rigidez dos modelos simétricos de grande escala como Camberra, Nova Deli, Brasília, ou a *ville contemporaine* de Corbusier, mas libertando-se simultaneamente de *“preconceitos em relação a todo o conjunto de princípios herdados tanto do passado próximo como do passado distante”*⁴³.

Legitimam-se assim projectos que redescubram as potencialidades e encantos dos elementos tradicionais como a rua, o largo e a praça (como o Atelier 5 com o projecto de Siedlung Halen em 1957, Candilis, Josic e Woods com a interpretação moderna das ruas da cidade velha em Toulouse-le-Mirail em 1961, ou o plano da cidade de Le Vaudreuil que procurava recriar a complexidade das ruas das cidades antigas).

É também por esta altura que graças à rede de relações culturais e profissionais se abre caminho para a difusão da actividade internacional dos grandes ateliers, tornando-se a troca de ideias algo cada vez mais universal. Destacam-se assim cada vez mais intervenientes, como Louis Kahn, Robert Venturi, Vittorio Gregotti, Charles Moore, James Stirling, Philip Johnson, Robert Krier, Oswald Ungers, ou outros, democratizando-se a actividade projectual.

Já na década de 70 abre-se nos países desenvolvidos um período de incertezas, abrandamento económico e demográfico, que transfere os grandes temas da cidade da grande para a

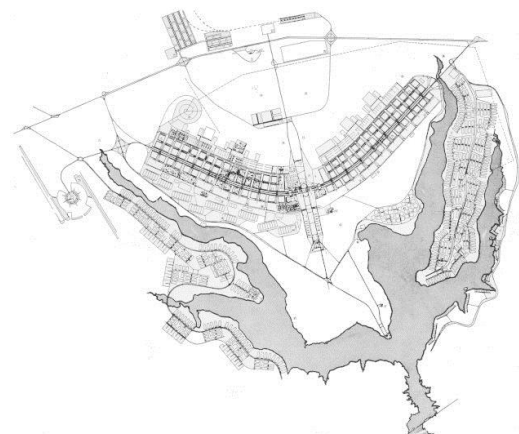


Fig.12 – Plano de Brasília, 1957, Lúcio Costa

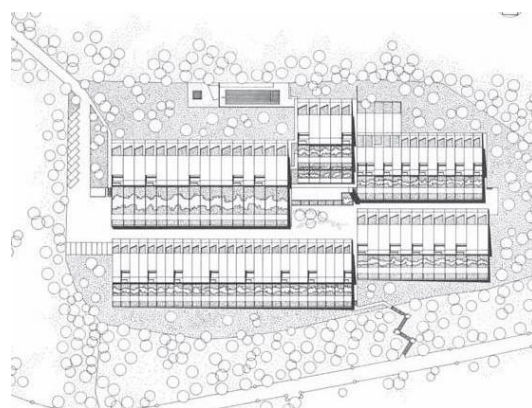


Fig.13 – Siedlung Halen, Berna, Atelier 5, 1957.

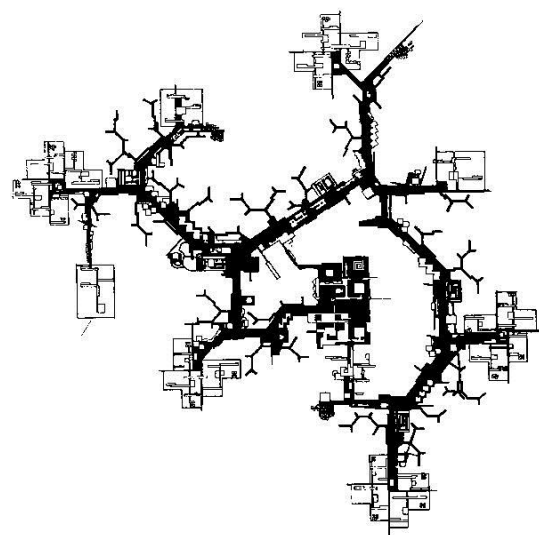


Fig.14 – Toulouse le Mirail, Toulouse, Josic Candilis, 1961.

⁴¹ Peter Collins reintroduziu conotação positiva ao conceito – Idem, P.125.

⁴² LAMAS, José, Op. Cit., P.403.

⁴³ BENEVOLO, Leonardo, Op. Cit., P.113.

pequena escala, ou seja, da cidade como um todo para o bairro e o lugar.

Os *bairros de lata* – bairros de génese ilegal, ou bairros clandestinos – (uma realidade que não é nova na história da cidade, que, como mencionado anteriormente, se verificava também nos aglomerados de barracas da cidade industrial) surgem como uma resposta rápida às necessidades do novo êxodo rural ou das migrações transfronteiriças, em particular de ex-colónias, em direcção à cidade, pois os organismos oficiais não conseguem apresentar respostas à mesma velocidade.

Estes bairros de lata *“nasceram em plena clandestinidade, primeiro timidamente, encostando-se a alguma dobra do terreno e ocultando-se por detrás dela como caçador furtivo; e estendendo-se logo a seguir inevitavelmente como uma mancha de azeite”*⁴⁴. São desprovidos de ordenamento, e as fronteiras com a cidade planeada e ordenada são bem definidas. A proximidade entre a cidade planeada e a não planeada – os bairros de lata – permite que a primeira seja frequentada e utilizada pelos habitantes da segunda, mas o contrário não se verifica.

Enquanto que durante a década de 50 e 60 *“as administrações e os arquitectos tentavam solucionar o problema dos bairros clandestinos através da habitação popular massificada, efectuada segundo modelos intensivos”*⁴⁵, e ilustrados pelas torres excessivamente altas, de disposição livre no solo e que desfiguravam a paisagem urbana, na década de 70 a solução *“assume e racionaliza os modelos “espontâneos”*⁴⁶, que pretendiam reinventar os espaços e as formas característicos da cidade tradicional, mas caindo numa *“banal repetição da nova vulgata morfológica, em qualquer situação, seja habitação social, complexo turístico ou centro cultural, modelos de ruas, quarteirões e praças para “todo o terreno”*⁴⁷



Fig.15 – Favela em Murumbi, São Paulo

⁴⁴ GOITIA, Fernando Chueca, Op. Cit., P.188.

⁴⁵ BENEVOLO, Leonardo, Op. Cit., P.139.

⁴⁶ Idem, Ibidem.

⁴⁷ LAMAS, José, Op. Cit., P.389.

Estes processos conduziram ao crescimento da cidade através de “fenómenos de urbanização fluida – formal e informal”⁴⁸ levou à disseminação das zonas residenciais e cidades dormitório nas periferias.

A descentralização distanciava cada vez mais os subúrbios das cidades principais, impulsionada pelo desenvolvimento de auto-estradas e pela aparente facilidade e rapidez dos transportes individuais ou colectivos. As novas áreas da cidade, embora cada vez mais distantes do centro, tornaram-se mais dependentes dele: *“dá-se um movimento centrífugo, do centro para os arredores, que faz com que a densidade da população diminua nos núcleos centrais e aumente na periferia. Este fenómeno, porém, é susceptível de nos induzir em erro pois, se contarmos as pessoas que se concentram nestes núcleos centrais durante o dia, empregados em escritórios e comércio, e o público que aí ocorre, constatamos que a densidade é muito maior.”*⁴⁹

Estas periferias limitavam-se assim a funções habitacionais, tendo grandes carências no que diz respeito a serviços, comércio e, principalmente, sem que o seu crescimento tenha sido acompanhado pela criação de postos de trabalho.

A cidade hoje em dia é o resultado de todo este processo, apresentando formas indefinidas, tornando indistinguíveis as fronteiras entre espaço rural e urbano, cujo crescimento por zonas novas, de malha dispersa, na periferia distante, deixou abandonadas as zonas antigas e históricas, do centro.



Fig.16 – Quinta da Malagueira, Évora, Siza Vieira, 1973

⁴⁸ Vazios Urbanos, ed. Caleidoscópio, Lisboa, 2007, P.22.

⁴⁹ GOITIA, Fernando Chueca, Op. Cit., P.189.

2.2 – SÍNTESE

A vontade e a necessidade de responder aos problemas criados às pessoas e às cidades pela Revolução Industrial levaram ao surgimento de modelos, mais ou menos utópicos na sua formulação.

A cidade tradicional, com o seu modelo de alta densidade e compactação, era considerada obsoleta.

Surge o tempo de todas as experiências. Os modelos mais relevantes e influentes para o desenvolvimento das cidades, elaborados por Ebenezer Howard (*Cidades-Jardim*), Le Corbusier (*Ville Radieuse*) e Frank Lloyd Wright (*Broadacre City*), apesar das diferenças substanciais, uniam-se no desejo de proporcionar condições de vida a toda a população – promovendo uma vida saudável e o contacto com a natureza – e no recurso indispensável às novas tecnologias - principalmente o automóvel particular.

Fruto destas intenções a morfologia urbana foi profundamente alterada, e a cidade tradicional foi sendo substituída por uma nova cidade, uma cidade moderna, que se foi dispersando por territórios cada vez mais distantes dos núcleos antigos, abrindo muitos espaços na sua malha, e tornando as suas fronteiras com o espaço rural cada vez mais indefinidas.

O pós-guerra inicia um período de descrença numa solução através de grandes modelos universais, e a produção arquitectónica torna-se mais heterogénea. A partir dos anos 70, apesar de um certo abandono dos “grandes planos”, principalmente na Europa e na América do Norte, desenvolveram-se bairros em zonas periféricas das principais cidades, para acolher uma nova vaga de imigração, que se tinha concentrado em bairros de lata. Estes bairros periféricos cumpriam a sua função habitacional, mas em termos laborais e de serviços dependiam quase inteiramente dos centros urbanos, transformando-se em zonas periféricas.

A cidade que hoje temos, dispersa, fragmentada, e reflectindo um crescimento inorgânico, é o reflexo de todas estas transformações ocorridas no século XX.

3

CIDADE DISPERSA - A CIDADE CONTEMPORÂNEA

O desenvolvimento da generalidade das cidades europeias e norte-americanas durante o século XX orientou-se pela aplicação de diferentes modelos, que em comum tinham a recusa da cidade tradicional.

As características morfológicas destes modelos, aplicadas através de grandes planos a vastas extensões do território, na periferia das grandes cidades, provocaram uma acentuada expansão territorial e profundas alterações estruturais das mesmas.

Este processo levou a um afastamento das pessoas dos centros das cidades rumo às suas periferias, lugares que frequentemente cresceram demasiado rapidamente, muitas vezes irreflectida e desqualificadamente. A malha das cidades foi-se tornando menos compacta e densa, gerando diversos problemas que em conjunto resultaram numa perda de eficiência e de vitalidade da cidade, reduzindo a qualidade de vida dos cidadãos.

É indispensável que para a discussão sobre o futuro das cidades se identifique e reflecta sobre esses problemas, criados por um passado mais ou menos recente, mas cujas consequências são cada vez mais indiscutíveis e abrangentes.

3.1 – PROBLEMAS DA CIDADE DISPERSA

A dispersão e a desagregação da malha das cidades, decorrentes das soluções modernistas e do gradual abandono dos centros históricos e bairros antigos, resultaram numa série de imprevistas consequências sobre as pessoas e o território.

Os efeitos da “*pseudociência da construção das cidades*”⁵⁰ geraram diversos problemas, transversais a diversos sectores da sociedade, manifestando-se, no entanto, com maior incidência em três âmbitos essenciais:⁵¹

- Social;
- Económico;
- Ambiental.

O impacto desses diversos problemas da cidade contemporânea, cujos mais relevantes serão apresentados em seguida, tem-se agravado de forma indiscutível, tornando evidente a incapacidade dos modelos de cidades dispersas e fragmentadas em promover vitalidade e diversidade à vida urbana, em criar ambientes estimulantes e acolhedores para os contactos sociais, e em ser uma solução sustentável para um futuro mais ou menos próximo.

3.1.1 – ZONAMENTO E MONOFUNCIONALIDADE

O zonamento da cidade inicia-se, como referido anteriormente, quando os ideais iluministas impuseram preocupações higienistas e ambientais no desenho da cidade, não apenas para as classes privilegiadas, mas para o povo. Mas é durante o século XX, com a aplicação dos princípios modernistas, que o zonamento se extrema e se torna central no desenho e na construção da cidade.

⁵⁰ JACOBS, Jane, citada por LAMAS, José, Op. Cit., P.394.

⁵¹ SMYTH, Hedley, “*Achieving the Compact City through Intensification*” em *The Compact City: A Sustainable Urban Form?*, ed. E&FN Spon, London, 1996, P.101.

Consequentemente, *“a partir dos anos 60, começam a detectar-se aspectos negativos decorrentes da excessiva monofuncionalidade das diversas zonas da cidade. Os espaços de actividade encontram-se sobreocupados de dia e despovoados à noite; nas zonas residenciais, acontece o contrário.”*⁵²

O zonamento funcional e utilitarista dá forçosamente origem a uma cidade pouco diversificada, quando estas devem ser naturalmente geradoras de diversidade, como o foram sendo ao longo da história. Segundo Jane Jacobs *“a diversidade é natural às grandes cidades”*⁵³ e para que isso aconteça é imperioso misturar e combinar usos (seja trabalho, lazer, ou outros).

Ainda segundo Jacobs, as diferentes partes da cidade devem *“servir mais de uma função primária; preferencialmente mais de duas. Estas devem garantir a presença de pessoas que frequentam a rua em horários diferentes e que estão num mesmo sítio por diferentes motivos, mas que acabam por usar diversas instalações em comum.”*⁵⁴.

Além disso, a segregação de funções por diferentes partes da cidade pode impedir que as pessoas satisfaçam as suas necessidades rotineiras numa escala local, na sua vizinhança, e portanto tenham que recorrer ao automóvel particular ou a outro meio de transporte, tornando-se assim dependentes deles.

O problema do zonamento é bastante evidente quando se olha para os subúrbios das cidades actuais. Estes têm funções quase exclusivamente residenciais, funcionando como dormitórios, distanciando-se muito não só das zonas de trabalho, mas das instalações culturais e recreativas que maioritariamente se situam no centro da cidade. Verifica-se que *“em matéria de estímulo estético e intelectual, o subúrbio ainda depende da grande cidade”*⁵⁵.

⁵² CARVALHO, Jorge, Op. Cit., P.210.

⁵³ JACOBS, Jane, Op. Cit., P.144.

⁵⁴ Idem, P.150.

⁵⁵ MUMFORD, Louis, Op. Cit., P.533.

3.1.2 – GRANDES DISTÂNCIAS NAS DESLOCAÇÕES

Com o crescimento da cidade dispersa e o seu zonamento, as deslocações dos cidadãos deixaram de se realizar num espaço de vizinhança para se transformarem em percursos cada vez mais longos. Deixaram de ser essencialmente pedestres para se tornarem dependentes do automóvel particular. O automóvel é agora um bem indispensável. Esta dependência do automóvel afecta o modo como experienciamos a relação entre o corpo e o espaço: *“Os automóveis de hoje impedem toda a experiência quinestésica do espaço. O espaço quinestésico e o espaço visual, uma vez dissociados, deixam naturalmente de poder apoiar-se um no outro.”*⁵⁶.

A descentralização aumenta as distâncias dos percursos casa-trabalho, dos subúrbios-dormitórios para os centros urbanos, mas também as distâncias para as deslocações recreativas e até para ir ao supermercado, ou para deixar os filhos na escola. Segundo Fulford *“o desenvolvimento de um padrão de dispersão e baixa densidade é a antítese do que é necessário para manter as deslocações curtas”*⁵⁷.

Tendo grande parte da população a necessidade de percorrer longas distâncias diariamente, o volume de tráfego, derivado da quantidade de pessoas a movimentar-se nas estradas, aumentou em grande escala, evidenciando a relação entre tamanho da cidade e volume de tráfego.

3.1.3 – TRÁFEGO EXCESSIVO E CONGESTIONAMENTO

Enquanto que na *“cidade antiga, a regra era a sedentariedade [...] a cidade emergente é essencialmente móvel”*⁵⁸. O aumento exponencial do uso do automóvel particular gera um crescente volume de trânsito e resulta no sistema de transporte que mais

⁵⁶ HALL, Edward T., *A Dimensão Oculta*, ed. Relógio D'Água, Lisboa, 1986, P.200.

⁵⁷ FULFORD, Charles, *“The Compact City and the Market”* em *The Compact City: A Sustainable Urban Form?*, ed. E&FN Spon, London, 1996, P.124.

⁵⁸ CARVALHO, Jorge, Op. Cit., P.159.

espaço exige⁵⁹. O resultado é o congestionamento do tráfego, em filas de trânsito que roubam cada vez mais tempo e dinheiro aos utilizadores do automóvel. Frequentemente se tentou ultrapassar este problema com a multiplicação da rede viária, tendo a *Teoria Geral da Circulação* de Eugénne Hénard de finais do século XIX inspirado variadas soluções. Segundo Mumford “*se tentarmos corrigir [o congestionamento do tráfego] multiplicando tais rodovias, estaremos apenas a aumentar a ruína urbana total, dissociando ainda mais as partes da cidade, numa massa disforme de tecido semi-urbano frouxamente espalhado*”⁶⁰.

Esta multiplicação de estradas, à medida que vão sendo “necessárias”, deu a ilusão que a capacidade da cidade para suportar o automóvel era obrigatória e ilimitada, tanto para a circulação como para o estacionamento. A incapacidade de responder plenamente a estas questões resultou no congestionamento e na carência de estacionamento em certas zonas da cidade, principalmente as mais antigas e de traçado tradicional, levando muitas vezes a uma ocupação selvagem dos passeios, que deveriam ser o domínio do peão.

A progressiva facilitação da mobilidade do automóvel foi assim “*conquistando espaços que poderiam servir para contactos e encontros*”⁶¹, colocando os interesses deste à frente dos interesses da cidade e dos seus bairros, “a máquina à frente do homem”, impondo-se por todo o lado.

O volume de tráfego causado pelos automóveis particulares dificulta a circulação dos sistemas de transportes públicos, que também acabam afectados com o congestionamento. Assim, devido à aparente ineficiência destes sistemas, cada vez mais pessoas optem por utilizar o automóvel particular nas suas viagens, agravando a situação.

Acrescenta-se ainda que esta ocupação maciça das ruas por automóveis, com a poluição sonora e ambiental que lhe está

⁵⁹ MUMFORD, Lewis, *From the Ground Up*, ed. HBJ, 1956, P.220.

⁶⁰ MUMFORD, Louis, *A Cidade na História*, ed. Martins Fontes, S. Paulo, 1982, P.549.

⁶¹ HALL, Edward T., *Op. Cit.*, P.198.

associada, gera também um ambiente hostil para o pedestre e o ciclista.

3.1.4 – ELEVADO CONSUMO ENERGÉTICO

A dependência de automóvel particular traz consigo uma factura energética elevada. A dispersão urbana está indissociavelmente relacionada com essa factura pois *“a estrutura urbana da cidade é fundamental para o seu consumo de combustível”*⁶². Este consumo de energia manifesta-se não só na necessidade de recorrer ao automóvel para percorrer vastas distâncias, mas também na construção do ambiente urbano. Para além da óbvia questão económica, levanta-se a questão da responsabilidade ambiental – argumento com crescente destaque - pois o recurso a combustíveis fósseis e consequente emissão de gases de efeito de estufa é ecologicamente insustentável. Para Hillman, a redução no consumo de combustíveis fósseis resultaria numa melhoria da qualidade de vida urbana: *“as reduções trarão consigo estilos de vida sustentáveis, com custos de transporte substancialmente menores, custos em aquecimento e iluminação menores, maior auto-suficiência, menor poluição, maior actividade comunitária, menos deslocamentos motorizados e mais deslocamentos a pé e de bicicleta, e consequentemente melhor saúde e longevidade.”*⁶³

3.1.5 – SUBAPROVEITAMENTO DE INFRA-ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES COMUNITÁRIAS

O espraiamento da cidade e a descentralização surgem acompanhados pela necessidade de criação de diversas infra-estruturas para as novas zonas urbanas - redes de águas, esgotos, electricidade, gás, vias de comunicação, transportes - e de instalações comunitárias - escolas, centros de saúde, centros de dia, centros comunitários, etc. A factura destas infra-estruturas,

⁶² FULFORD, Charles, Op. Cit., P.124.

⁶³ HILLMAN, Mayer, *“In Favour of the Compact City”* em *The Compact City: A Sustainable Urban Form?*, ed. E&FN Spon, London, 1996, P.41.

quando dissipadas por vastas áreas e subaproveitadas, torna-se menos viável e *“inevitavelmente cara, não só na construção inicial mas também e sobretudo na sua gestão e conservação”*⁶⁴.

À medida que novas infra-estruturas e instalações comunitárias vão sendo construídas, em zonas dispersas e longe do centro da cidade, com os custos associados à construção, gestão e manutenção, simultaneamente as que se encontram nas suas zonas nucleares e antigas vão ficando esvaziadas de pessoas. Num movimento centrífugo do centro das cidades para as periferias, partem as pessoas e ficam os edifícios. Estes edifícios acabam por não cumprir nenhum propósito e são abandonados, degradando-se ou tendo custos de manutenção para a população.

3.1.6 – EXPLORAÇÃO DESNECESSÁRIA DE ZONAS RURAIS

A perda contínua de zonas rurais resultante do crescimento da cidade dispersa, grande consumidora de espaço, parece ser o argumento menos susceptível a dúvidas na condenação desse modelo de cidade⁶⁵. As fronteiras entre campo/cidade (ou áreas rurais/urbanas) vão sendo cada vez menos claras à medida que zonas florestais ou agrícolas vão sendo absorvidos pelas áreas metropolitanas, sem que delas se retire o máximo potencial. A perda de terrenos rurais provocada pela descentralização e espraiamento é também considerado como um factor danoso para a conservação de valiosos habitats de vida selvagem. E embora se possa argumentar que é preciso mais espaço para suprimir as necessidades do rápido crescimento demográfico, os números desse crescimento são na verdade, proporcionalmente, bastante inferiores aos números referentes às áreas rurais que se transformaram em urbanas.⁶⁶

⁶⁴ CARVALHO, Jorge, Op. Cit., P.157.

⁶⁵ FULFORD, Charles, Op. Cit., P.124.

⁶⁶ Idem, Ibidem.

3.1.7 – ESMORECIMENTO DAS RELAÇÕES INTER-PESSOAIS

Apesar do grande número de pessoas que frequentam a cidade, residentes e não-residentes, isso não se reflecte numa interacção intensa entre eles. As pessoas cruzam-se, mas não estabelecem contacto, tanto pela falta de tempo, como pelo quase desaparecimento da sociabilidade de vizinhança. O núcleo de vizinhança manteve-se em tempos porque as habitações, as infra-estruturas a que se recorria, e o próprio local de trabalho, eram relativamente próximos, permitindo que as pessoas se conhecessem e frequentassem os mesmos sítios, fosse a escola, o parque, o comércio local, ou o café. Hoje *“a sociabilidade de vizinhança está a ser substituída por outra, organizada por afinidades, dispersa num território cada vez mais vago”*⁶⁷. Isto porque a tecnologia actual permite que as relações humanas se criem e vivam à distância, e porque o modelo da cidade dispersa desincentiva a espontaneidade do encontro, do “cara a cara”. Mumford afirma, acerca do desaparecimento do grupo primário de vizinhança, que *“o custo desse desligamento de outros homens, no espaço, está fora de toda a proporção com os seus benefícios presumidos. O produto final é uma vida enclausurada, passada cada vez mais dentro de um automóvel ou dentro de uma câmara escura, ante um aparelho de televisão...”*⁶⁸.

⁶⁷ CARVALHO, Jorge, Op. Cit., P.35.

⁶⁸ MUMFORD, Louis, Op. Cit., P.553.

3.2 – SÍNTESE

Progressivamente foram sendo identificados uma série de problemas da vida urbana actual, indissociavelmente relacionados com esta nova forma predominante de cidade, a cidade-dispersa.

Esses diversos problemas, previamente assinalados, têm impactos sociais, económicos e ambientais. Na maioria dos casos as repercussões que não se cingem a apenas um destes três âmbitos, sendo normalmente transversais aos três.

Isto revela como os problemas decorrentes da forma da cidade têm um tão grande impacto, e se manifestam na nossa vida de um modo bastante abrangente, seja nas relações sociais e no quotidiano das pessoas, seja na economia e na factura energética, ou na sustentabilidade ambiental das nossas gerações e das futuras.

4

OS NOVOS PARADIGMAS DA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA

A cidade, tal como a sociedade, não é uma realidade estática, está em constante mudança.

As transformações sociais influenciam de forma muito relevante a cidade: reflectem-se na maneira como a cidade é vivida, traduzem-se em novas necessidades, expõem realidades obsoletas, etc.

O inverso é também verdade e, como já se procurou expor neste trabalho, nem sempre de modo positivo. A forma da cidade, neste caso com particular interesse pela forma dispersa e fragmentada, foi um dos factores que contribuiu para muitos dos problemas, identificados no capítulo anterior, que afectam o quotidiano das pessoas.

Actualmente, fruto de uma realidade cada vez mais dinâmica, regista-se uma rápida mudança nos paradigmas da sociedade. Os principais novos paradigmas, e que devem ser tidos em conta, são:

- Alterações demográficas e da estrutura familiar;
- Mobilidade laboral;
- Nova revolução tecnológica.

4.1 – ALTERAÇÕES DEMOGRÁFICAS E DA ESTRUTURA FAMILIAR

Tanto as transformações demográficas como as mudanças na estrutura das famílias têm de ser tidas em conta no processo da criação, crescimento e transformação da cidade, para perceber quais são as necessidades actuais da população e assim se procurar (re)ajustar a construção e os programas à nova procura.

Tanto a densidade populacional como a população residente na cidade de Lisboa, tendo em conta os últimos anos, diminuiram bastante, acontecendo o inverso na sua área metropolitana, com a sua população a aumentar continua e progressivamente desde 1960⁶⁹.

Paralelamente, o envelhecimento geral da população, fruto tanto do aumento da esperança média de vida como da diminuição da taxa de natalidade, tem sido uma tendência desde há 50 anos, e prevê-se que continuará⁷⁰.

Por sua vez, a estrutura familiar tem-se tornado cada vez mais distinta da noção tradicional de família, do casal com dois ou mais filhos: a diminuição da taxa de natalidade manifesta-se na diminuição do número de filhos por agregado familiar, e o número de separações aumenta. Além disso, verifica-se que o projecto de construção de família é cada vez mais adiado no tempo, fruto do aumento do tempo de escolaridade ou de formação, e dos obstáculos e exigências causados pelo trabalho. A conjugação destes factores tem originado o crescimento acentuado das *famílias unipessoais*⁷¹.

Paralelamente, o padrão das vivências domésticas também se altera, tornando a típica organização espacial da casa modernista⁷² desadequada para uma parte da população.

⁶⁹ Ver em anexo tabela 1 (densidade populacional), tabela 2 e 3 (população residente)

⁷⁰ Ver em anexo tabela 4 (índice de envelhecimento), tabela 5 (Esperança Média de Vida) e tabela 6 (taxa de natalidade)

⁷¹ Ver em anexo tabela 7 (Famílias Unipessoais)

⁷² “O espaço doméstico de eleição dos arquitectos modernos será então a sala comum (espaço de fusão das salas de estar e de jantar) enquanto

A avaliação e consideração destas novas realidades sugerem uma diversificação e flexibilização das soluções, tanto à escala urbana como à escala da habitação, adequadas à sociedade contemporânea e aos novos e diversos padrões de mercado.

À escala urbana evidencia-se a necessidade de criar e desenvolver infra-estruturas direccionadas à terceira idade (como centros de saúde, centros de dia, residências sénior) e a necessidade de reflectir para eventualmente reorganizar e reestruturar as infra-estruturas destinadas às crianças.

À escala da habitação torna-se útil uma diversificação e flexibilização na composição e estruturação dos fogos, com tipologias de habitacionais alternativas adequadas à procura dos novos utilizadores (indivíduos solteiros até mais tarde, ou divorciados, núcleos familiares com poucos ou nenhuns filhos, pessoas idosas que são independentes e ficam sozinhas, ou outros) ou capazes de evoluir, isto é, de permitir facilmente adaptações mesmo que o contexto dos utilizadores mude (um núcleo familiar que tenha tido mais um filho, ou que tenha que acolher um idoso, por exemplo, poderia, com poucas alterações, acrescentar um quarto. Também o inverso é aconselhável).

Aqui, o conceito de flexibilização prolonga-se no tempo, ou seja, da mesma maneira que é pertinente actualmente, também o será no futuro. Se os edifícios de hoje são pensados para durar 100 anos ou mais, estes devem, na sua concepção, ser suficientemente flexíveis para corresponderem a necessidades que só mais tarde conheceremos.

Estas soluções podem, assim, partir do dever de promover o bem-estar da população, como no caso dos centros de saúde, ou

espaço de congregação das práticas realizadas conjuntamente pela família. Por esta via, materializa-se no nível do foro privado o primado do todo, neste caso a família, sobre as partes, o indivíduo. Pela mesma razão, os quartos (do casal e dos filhos, separados por sexos) serão definidos como unidades uniformes, localizadas sequencial e proximamente, e numa relação de equiparação, não hierarquizada. [Na casa moderna] o bem estar individual não é senão um meio para o fim supremo que é o bem estar da unidade familiar.” – PEREIRA, Sandra Marques, “Pressupostos ideológicos da casa actual” em Cidades - Comunidades e Territórios, nº8, ed.CET/ISCTE, 2004, P.88.

de oportunidades de negócio, como no caso das tipologias habitacionais alternativas.

4.2 – MOBILIDADE E INSTABILIDADE LABORAL

Hoje em dia tem-se consciência que o mercado de trabalho está a mudar: acabou o “emprego para a vida” e à porta de casa. Assim, a mobilidade laboral torna-se uma necessidade para combater o desemprego e aumentar a empregabilidade.

A mobilidade laboral pode concretizar-se a pequena ou grande escala, indo de movimentos pendulares (movimentações regulares nos mesmos espaços geográficos), mobilidade residencial (com mudança de espaço sem quebra dos laços básicos com a comunidade local), a migração (deslocação duradoura que implica uma ruptura do espaço social)⁷³.

Nos casos de migração muitas vezes se separaram núcleos familiares, e com isso surge a necessidade de ter duas residências, uma no local de origem, com uma certa carga afectiva, e outra próxima do trabalho, mais circunstancial e substituível.

Este fenómeno, no seu conjunto, também deve ser considerado para que a cidade corresponda às mudanças de paradigma, e apresente programas e soluções adequados às novas procuras.

A resposta a esta solicitação pode ser encontrada, por exemplo, através da implementação de habitação flexível e temporária, no centro da cidade, pois a boa localização prevalece sobre as dimensões do fogo como critérios de escolha e, tal como referido no subcapítulo 4.1, através da diversificação e flexibilização das tipologias habitacionais.

⁷³ RODRIGUES, Duarte, OLIVEIRA, Cristina, “Mobilidade e Território da Região de Lisboa e Vale do Tejo: Pistas para uma Análise Integrada” em *Revista de Estudos Regionais - Região de Lisboa e Vale do Tejo*, ed. INE, 2002, p.5.

4.3 – NOVA REVOLUÇÃO TECNOLÓGICA

A nova revolução tecnológica relaciona-se com o desenvolvimento e disseminação das tecnologias de comunicação, da televisão e da cibernética, não só na vertente lúdica e pessoal das nossas vidas, mas também na vertente laboral.

Verifica-se que *“a proximidade já não é apenas uma questão de espaço, mas de tempo”*⁷⁴, e a mobilidade nas relações sociais e espaciais tornou-se a base das dinâmicas sociológicas contemporâneas. Alcançou-se, assim, uma autonomia espacial – deslocalização – e temporal – desinstantaneização – que abre inúmeras possibilidades nos processos de escolha das pessoas e organizações.

Estes *“novos instrumentos de transporte e de comunicações abrem possibilidades de escolha em matéria de localização de residência e das actividades e mudam a natureza do “local”: este já não é herdado nem imposto, mas entra nas logicas reflexivas, em decisões tanto mais complexas quanto mais as pessoas ou as organizações dispõem de meios para se deslocar e telecomunicar.”*⁷⁵

O impacto dessas inúmeras possibilidades no campo laboral dá-se, por exemplo, pela mobilidade crescente de homens, bens e capital, e consequente maior liberdade de escolha relativamente à localização de, por exemplo, empresas e fontes de informação.

Simultaneamente também se possibilita que *“mais e mais pessoas [possam] trabalhar em casa, pelo menos durante uma parte da semana e, ainda assim, continuarem a ser membros activos de sistemas produtivos de grande escala.”*⁷⁶

Na vertente pessoal verifica-se que a revolução tecnológica contribui para que *“a sociabilidade de vizinhança [esteja] a ser substituída por outra, organizada por afinidades, dispersa num*

⁷⁴ ASCHER, François, Novos Princípios do Urbanismo, ed. Livros Horizonte, 2012, P.38.

⁷⁵ Idem, ibidem.

⁷⁶ LYNCH, Kevin, A Boa Forma das Cidades, ed. 70, 2010, P.232.

*território cada vez mais vago*⁷⁷. Os territórios sociais são abertos e múltiplos. Isto é, passou-se de uma rede de relações consolidada maioritariamente numa pequena escala, do bairro e do quarteirão, para redes de sociabilidade que se estabelecem a uma grande escala, apresentando poucas ou nenhuma restrições espaciais. As novas tecnologias abrem novos caminhos, mais versáteis e repletos de possibilidades, aumentando a quantidade de relações sociais a cada habitante e permitindo-lhe compor a sua própria rede de sociabilidade, com base nos seus interesses específicos. Os laços sociais são assim numerosos, variados e especializados.

A facilidade e rapidez na comunicação permitem essa multiplicação dos laços sociais, mas no entanto estes perdem intensidade comparativamente às da cidade antiga, pois *“quanto maior é o numero de pessoas em estado de interacção, menor é o nível de intercomunicação”*⁷⁸. Ou seja, precisamente por ser fácil e rápido o acesso e criação de novas redes de socialização, estas correm o risco de ser mais circunstanciais, superficiais ou frágeis.

Assim, se a possibilidade de escolha em termos de localização para pessoas ou empresas perdeu muitas das suas restrições, a cidade tem que ter mecanismos para oferecer algo de único e insubstituível, e consequentemente continuar a ser atractiva, manter-se viva e vibrante.

Essa atractividade pode ser dada por programas ou actividades que exijam a co-presença e que fomentem o encontro de pessoas, os contactos cara a cara e as experiências directas.

Assim sendo, é necessária uma reflexão sobre quais os programas com que queremos dotar a cidade e que podem promover essa atracção, e quais as infra-estruturas necessárias para tal acontecer.

⁷⁷ ASCHER, François, Op. Cit., P.38.

⁷⁸ WIRTH, Louis, citado por CARVALHO, Jorge, Op. Cit, P.43.

4.4 – SÍNTESE

Actualmente, mais rapidamente que no passado, registam-se mudanças nos paradigmas da sociedade que devem ser tidas em conta na reflexão sobre a cidade.

Estes paradigmas são indissociáveis de algumas das transformações que se verificaram na cidade e na vida urbana, na medida em que realidades sociais e urbanas se influenciam reciprocamente.

Assim, tendo em conta que muito do nosso edificado não corresponde aos actuais requisitos, por questões de acessibilidade, funcionalidade, ou outras, destaca-se a importância de uma reflexão que permita tomar decisões mais fundamentadas e sustentáveis, e ajude a definir que estratégias adoptar.

Não sendo possível prever o futuro, um olhar atento sobre a evolução social e a compreensão das transformações em curso, indica-nos, ainda assim, um caminho a seguir.

No geral os novos paradigmas da sociedade apontam para um caminho de flexibilização, adaptação de usos e diversificação de tipologias, tanto em edifícios públicos e infra-estruturas sociais, como na habitação particular, adaptando-se assim às novas famílias, aos seus recursos e estilos de vida.

Estas estratégias adequam-se a modelos de densificação, por oposição ao espraiamento e dispersão urbanos, pela primazia que dá à reutilização do edificado existente, em vez da opção pela criação de novo edificado e abandono de tipologias obsoletas e programas desadequados.

5

OS VAZIOS URBANOS NA CIDADE CONTEMPORÂNEA

Num contexto em que o tema da densificação das cidades se tem tornado num tema central de investigação e debate, sendo inclusive tema principal para a Primeira Trienal de Arquitectura de Lisboa, os vazios urbanos ganham destaque na cidade contemporânea.

A cidade de hoje em dia apresenta espaços vazios, sobrantes. Estes são o resultado das décadas de dispersão, em que a cidade cresceu preferencialmente para fora do seu núcleo, esquecendo-se do seu interior e de fragmentos da sua malha urbana, ou ainda por processos de desindustrialização e deslocalização de actividades, especialmente as indústrias, que antes faziam parte da malha da cidade. Esses fragmentos têm hoje a sua urbanidade em suspenso, estão expectantes por um sentido, por contribuírem para a (re)construção da cidade.

Os vazios urbanos têm a oportunidade de devolver aos centros antigos uma vitalidade entretanto enfraquecida e promover o desenvolvimento de urbanidade num qualquer sítio que nunca a tenha tido.

Assim, neste capítulo pretende-se explorar o que são estes vazios urbanos, e qual o seu papel e as suas potencialidades.

5.1 – VAZIOS URBANOS

Como facilmente se observa no exemplo da cidade de Lisboa, algumas das zonas da cidade mais tradicionais ou históricas e de malha mais densa foram sendo progressivamente abandonadas e esquecidas⁷⁹, perdendo vida e propósito, transformando-se em áreas que evocam *“algum tipo de ausência, sobretudo quando confrontadas com a matriz ou matrizes socio-urbanas da cidade em que se inscrevem.”*⁸⁰

Paralelamente, o crescimento de cidades por processos de expansão urbana, como referido em capítulos anteriores, resulta, em muitos casos, em malhas dispersas e pouco densas.

Neste processo de expansão muitas vezes ficaram esquecidos fragmentos do seu tecido (áreas industriais, estações de comboios, portos, áreas residenciais inseguras), de maior ou menor escala. Mais do que simplesmente revelar uma ausência, neste caso o vazio representa uma situação de conflito na cidade, isto é, estes vazios são *“áreas anónimas e/ou fracturadas, seja porque foram fisicamente urbanizadas mas não edificadas, seja porque implodiram sob os impactos das novas infra-estruturas e/ou grandes equipamentos. São marginais – resistentes ou devastadas – na sua inconsequência metropolitana.”*⁸¹

Assim, decorrente destas realidades, a cidade hoje apresenta espaços vazios - interstícios urbanos - espaços de falha funcional e humana. A cidade contemporânea (ou emergente) é, como Jorge Carvalho caracteriza, a Cidade Vazia, a cidade dos espaços não edificadas⁸².

Esta concepção de vazio distancia-se portanto da noção de ausência. Um vazio urbano não remete simplesmente para a inexistência de um cheio, de matéria palpável, pois a cidade não se faz apenas da formalização da massa construída: praças, largos, pátios, terreiros, avenidas, ruas, calçadas, escadas, becos,

⁷⁹ *“perda de 144 mil residentes da cidade de Lisboa entre 1981 e 1991”* – BAPTISTA, António J. M. e MARTINHO, Maria Albina, *Programas Urban e Reabilitação Urbana*, Porto, 1996, P.70.

⁸⁰ *Vazios Urbanos*, Op. Cit., P.21.

⁸¹ Idem, ibidem.

⁸² CARVALHO, Jorge, Op. Cit., P.35.



Fig.17 – Vazio na malha urbana de Lisboa, Campo Pequeno.



Fig.18 – Vazio na malha urbana de Lisboa, Alcântara.

parques, jardins, etc. são também elementos enriquecedores da morfologia das cidades.

Neste contexto o vazio é entendido como um espaço que não contribui para a criação ou afirmação da urbanidade da cidade. É um espaço que *“resulta desconsiderado porque desocupado, desprovido ou destituído em face do que é próprio da matéria de cidade.”*⁸³

Os vazios urbanos são então espaços alienados, marginais, residuais e inconsequentes.

⁸³ *Vazios Urbanos*, Op. Cit, P.21.

5.2 – VAZIOS URBANOS: OUTRAS LEITURAS

O tema dos lugares vazios e em suspenso na cidade contemporânea remete-nos para a leitura e interpretação de dois autores que, entre outros, se têm debruçado sobre esta temática: Solà-Morales e Marc Augé.

5.2.1 – SOLÀ-MORALES – *TERRAIN VAGUE*

A pertinência da reflexão sobre o pensamento do arquitecto Solà-Morales dá-se pela utilização que este faz de um conceito que evoca, por si só, o que são estes espaços, como eles podem ser entendidos e as características que encerram. O termo utilizado é o francês *Terrain Vague*.

Terrain pressupõe algo mais do que terreno, termo facilmente associado ao mundo agrícola ou geológico. Pretende, para lá disso, evocar maior urbanidade, uma extensão de terreno de dimensões variáveis e limites imprecisos - fronteiras difusas. Relaciona-se com a ideia de uma porção de terra expectante, potencialmente aproveitável.

Vague, por sua vez, remete para três leituras diferentes, nomeadamente: *vaga*, referente à agitação de uma onda de água, associando-se portanto a “*movimento e oscilação, instabilidade e flutuação*”⁸⁴; *vago*, como *vazio*, vácuo, reportando para a ideia de algo “*vazio, desocupado; mas também livre, disponível, descomprometido*”⁸⁵, em que a impressão de ausência de uso torna-se liberdade e evoca uma expectativa de inúmeras possibilidades; e *vago*, como algo “*indeterminado, impreciso, turvo, incerto*.”⁸⁶

Assim, apesar da ambiguidade e multiplicidade de interpretações contidas no termo, estas complementam-se entre si, pois há algo de transversal a todas elas, que é uma sugestão de

⁸⁴ SOLÀ-MORALES, Ignasi, *Territorios*, ed. GG, Barcelona, 2002, P.186.

⁸⁵ Idem, Ibidem.

⁸⁶ Idem, P.187.

liberdade e oportunidade, uma condição expectante, potencialmente aproveitável.

Para Solà-Morales os *Terrain Vague* são territórios de estranheza relativamente à cidade, permanecendo como espaços de exclusão, como ilhas no interior do sistema urbano da cidade, que Solà-Morales define como “*lugares aparentemente esquecidos, onde parece predominar a memória do passado sobre o presente. São lugares obsoletos nos quais somente certos valores residuais parecem manter-se apesar de sua completa desafeição da actividade da cidade. São, em definitivo, lugares externos, estranhos, que ficam foram dos circuitos, das estruturas produtivas. Desde um ponto de vista económico, áreas industriais, estações de comboios, portos, áreas residenciais inseguras, lugares contaminados, têm-se convertido em áreas das que se pode dizer que a cidade já não se encontra ali.*”⁸⁷

5.2.2 – MARC AUGÉ – NÃO-LUGARES

Em Marc Augé encontramos a definição do termo *não-lugar*. O *não-lugar* é resultado da sobremodernidade, que se caracteriza pelo excesso de tempo (gerador de acontecimentos, demasiados acontecimentos, que assim vêm a sua relevância individual diminuída), pelo excesso de espaço (permitido pela mobilidade de pessoas, bens e informações) e pelo excesso de individualismo (pois as pessoas organizam-se cada vez mais por singularidades, e menos por referências colectivas), relacionando-se assim com o tema desta investigação.

Na sua obra *Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*, o autor define os *não-lugares* como espaços resultantes da sobremodernidade e incapazes de dar forma a qualquer tipo de identidade. Para Augé “*se um lugar pode definir-se como identitário, relacional e histórico, um espaço que não possa definir-se nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico, definirá um não-lugar*”⁸⁸.

⁸⁷ Idem, Ibidem.

⁸⁸ AUGÉ, Marc, *Não-Lugares Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*, ed. 90º, Lisboa, 2006, P.67.

Um *lugar* como identitário refere-se a um espaço onde os indivíduos se reconhecem a si próprios e aos outros; relacional como sendo onde se estabelecem relações e interações entre as pessoas; e histórico como albergando um passado e uma memória.

Os conceitos de *lugar* e *não-lugar* são “polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se consome totalmente”⁸⁹ e no mundo de hoje “os lugares e os espaços, os lugares e os não-lugares, emaranham-se, interpenetram-se.”⁹⁰

Augé considera que “o espaço do não-lugar não cria nem identidade singular, nem relação, apenas solidão e similitude.”⁹¹

O próprio uso da palavra *lugar* em vez de *espaço* estipula uma diferença de entendimento. *Espaço* é considerado um termo mais abstracto, que se pode aplicar noutros contextos, e em que a ideia de fronteira é mais implícita do que no termo *lugar*.

⁸⁹ Idem, P.68.

⁹⁰ Idem, P.90.

⁹¹ Idem, P.87.

5.3 – OS VAZIOS URBANOS COMO OPORTUNIDADE

Actualmente, com os problemas da constante expansão urbana identificados e os novos paradigmas da sociedade considerados, o debate em torno da forma da cidade tem encaminhado o *“urbanismo a interessar-se pelo interior das cidades, pelo completamento de zonas inacabadas e pela qualificação do espaço.”*⁹²

A estratégia reformadora para um futuro de (re)densificação da cidade passa então por intervir nestes vazios, por construí-los e reabilitá-los, restituindo-lhes sentido e vida e devolvendo-os à cidade e às pessoas (*“realizar uma operação de reabilitação pressupõe [...] restituir a cidade à estima pública”*⁹³). Estes são espaços de grandes potencialidades, muitas vezes com localizações privilegiadas e que encerram em si a possibilidade de devolver a vitalidade aos centros urbanos.

Os vazios urbanos surgem assim como elementos de grande potencial no processo reformador e revitalizador da cidade. Surgem como espaços de oportunidades e de possibilidades para se intervir na cidade, hoje e no futuro, enriquecendo-a, cerzindo a malha urbana, entre o novo e o antigo, numa mistura de estratos temporais, de estilos, e de funções. São uma oportunidade de instaurar ou restaurar a urbanidade das cidades, trazer de volta as pessoas ao centro da cidade.

Complementarmente há que reconhecer que, do mesmo modo que um *vazio* não representa necessariamente um local com ausência de urbanidade, também a qualificação e densificação da cidade se pode processar de diversas formas, nem sempre pelo *cheio*. Não devemos temer os vazios urbanos: *“é importante não tentar preencher todos os vazios como se fossemos promotores urbanísticos”*⁹⁴ Ao invés disso, a requalificação dos vazios urbanos pode manter os espaços livres,



Fig.19 – High Line, Nova Iorque, secção desactivada de linha de caminho-de-ferro elevado.

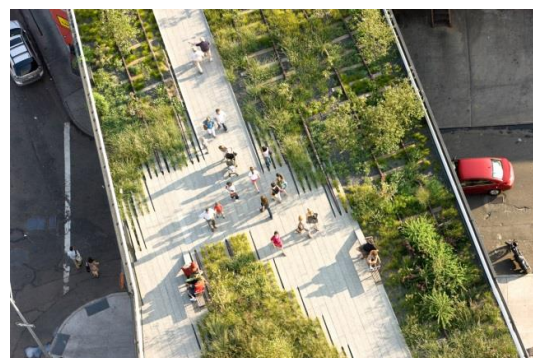


Fig.20 – High Line, Nova Iorque, transformação da linha de caminho-de-ferro em parque urbano linear, acontecendo a última das intervenções em 2011.

⁹² LAMAS, José, Op. Cit., P.417.

⁹³ PEREIRA, Luz Valente, *Reabilitar o Urbano ou como Restituir a Cidade à Estima Pública*, ed. LNEC, Lisboa, 1987, P.3.

⁹⁴ SMITHSON, Alison e SMITHSON, Peter, *The Charged Void: Urbanism*, ed. The Monacelli Press, 2005, P.172.

mas estes têm de ser urbanizados, ganhar carácter e potencial em benefício do uso público ou de carácter colectivo.

De acordo com estes fundamentos, exploram-se em capítulos seguintes estratégias de intervenção em vazios urbanos, reconvertendo-os e qualificando-os, para assim retomar o modelo de cidade compacta e densificar a cidade.

6

ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO PARA UMA CIDADE COMPACTA

Neste capítulo sugerem-se estratégias de intervenção da cidade actual que se consideram ser capazes de qualificar a cidade e os seus espaços vazios.

São estratégias que promovem uma aproximação a um modelo de cidade compacta, por oposição ao modelo de cidade dispersa e aos problemas a ela associados e identificados em capítulos anteriores. Considera-se que a cidade compacta pode solucionar ou mitigar esses problemas e promover uma cidade mais aliciante e uma experiência urbana mais rica, num desenvolvimento que responda às necessidades actuais sem comprometer as necessidades das gerações futuras.

6.1 – PROMOVER A DIVERSIDADE

Segundo Jane Jacobs, uma diversidade exuberante é um factor essencial para o sucesso de uma cidade ou de uma zona urbana em particular, isto é, a diversidade é fundamental para que esta seja dinâmica, interessante e apelativa.

Para Jacobs a diversidade faz parte da essência das cidades e estas *“são naturais geradores de diversidade e prolíficas incubadoras de novas iniciativas e ideias de qualquer tipo. Além disso, as grandes cidades são o berço económico natural de um grande número e género de pequenos negócios.”*⁹⁵

Segundo ela, para que essa diversidade surja ela tem de se manifestar indispensavelmente em quatro aspectos: na mistura de usos primários; em quarteirões curtos; na existência de edifícios envelhecidos; e na necessidade de uma densa concentração de pessoas.

6.1.1 – DIVERSIDADE DE USOS

A mistura de usos primários pretende fazer com que diferentes pessoas apareçam num local a diferentes horas, por diferentes motivações, com benefícios sociais e económicos associados.

Em grande parte pelo legado deixado pelos planos modernistas, existem hoje zonas da cidade quase exclusivamente afectas a escritórios, por exemplo, e que assim quase não têm população residente. São intensamente frequentadas pelos trabalhadores a determinadas horas do dia, e desertificam-se a outras horas. A inexistência de habitação (uso primário) inibe a diversidade.

Neste caso, uma *“população residente estimularia o desenvolvimento de comércio, restaurantes, lugares de recreação*

⁹⁵ JACOBS, Jane, Op. Cit., P.145.

e garagens o que seria altamente desejável também para a população trabalhadora durante o dia.”⁹⁶

6.1.2 – DIVERSIDADE E MULTIPLICIDADE DE CAMINHOS

Os quarteirões devem ser curtos, ou seja, deve haver com frequência a oportunidade de passar por esquinas e cruzamentos e mudar de rua, pois *“ruas frequentes e blocos curtos são valiosos pelo intrincado tecido de usos cruzados que permitem”⁹⁷*

Este aspecto permite uma reaproximação, mais ou menos intensa, à malha tradicional da cidade, de escala mais antropométrica, e distancia-se dos longos quarteirões impessoais que o modernismo impôs.

Tanto os edifícios isolados como os quarteirões longos, principalmente as “superquadras” típicas americanas, com a sua monotonia, empobrecem a teia dos caminhos da cidade. Os quarteirões longos *“na sua natureza frustram as potenciais vantagens que as cidades oferecem para incubação, experimentação e muitos pequenos negócios, na medida em que estas têm de atrair os seus clientes de secções de passagens públicas muito maiores.”⁹⁸*

Além disso, nesta multiplicação e diversificação do traçado das ruas deve-se considerar o seu desenho e a sua forma, e fazer uma aproximação com a rua que identificamos na cidade tradicional, com a sua forma claramente definida pelas frentes dos edifícios, por oposição à imprecisão da rua nos grandes e espaços abertos e indefinidos da modernidade. Assim, em parte, recupera-se a escala pedestre das ruas e contribui-se para redefinição da mesma enquanto espaço público.



O ambiente gerado pela morfologia dos quarteirões históricos induz mais à socialização que os ambientes de grande dispersão urbana.

Fig. 21 – Centro Governamental de Boston.

Fig. 22– Rua na proximidade de Faneuil Hall e Quincy Market, em Boston.

⁹⁶ Idem, P.156.

⁹⁷ Idem, P.186.

⁹⁸ Idem, P.183.

6.1.3 – DIVERSIDADE NA IDADE E CONDIÇÃO DOS EDIFÍCIOS

A permanência de alguns edifícios antigos, em conjunto com outros menos antigos e outros recentes, é fundamental para a essência da cidade, para a diversidade da paisagem urbana. Se o conjunto urbano for heterogêneo, com alguns edifícios novos e outros menos novos, a renovação do mesmo ao longo do tempo vai sendo equilibrada, pela substituição do que é velho enquanto o novo vai envelhecendo.

Para Jane Jacobs *“as cidades precisam de edifícios antigos de tal forma que é provavelmente impossível crescer sem eles. Por edifícios antigos não quero dizer edifícios antigos “peças-de-museu”, nem edifícios antigos num excelente e dispendioso estado de reabilitação – embora estes sejam ótimos elementos – mas também uma boa dose de edifícios antigos simples, vulgares, de baixo valor, incluindo alguns edifícios antigos degradados. Se uma área da cidade só tiver edifícios novos, as iniciativas que poderiam surgir são automaticamente limitadas para aqueles que podem suportar os elevados custos da construção nova.”*⁹⁹

Alison e Peter Smithson referem relativamente ao peso que o tempo tem sobre os objectos da cidade que *“edifícios antigos existentes no centro de uma cidade são a recordação dos primeiros esforços para um sentido de verdadeira ordem urbana. Se deixarmos suficientes lembranças, desde edifícios a mobiliário urbano, continuarem a existir, a cidade irá carregar as marcas das gerações que trabalharam, por sua vez, para construir a essência urbana.”*¹⁰⁰

Também Edward T. Hall partilha da opinião sobre o valor do antigo nas cidades: *“teremos de salvar da “bomba” da renovação os edifícios e bairros antigos, dotados de valor estético e que não são utilizados. O novo não é necessariamente bom, nem o velho é necessariamente mau. Nas nossas cidades, numerosos lugares – por vezes, apenas algumas casas – merecem ser conservados.*

⁹⁹ Idem, P.187.

¹⁰⁰ SMITHSON, Alison e SMITHSON, Peter, Op. Cit., P.204.

Afirma a continuidade do presente com o passado e introduzem diversidade nas nossas paisagens urbanas.”¹⁰¹

Esta política de reabilitação do edificado, de forma progressiva e equilibrada, é, não só, a resposta economicamente e ambientalmente mais responsável, mas também tem impactos relevantes numa dimensão social, pela maneira como estimula e favorece a estima dos habitantes pela cidade, e pelo respeito pelo valor da memória.

6.1.4 – DIVERSIDADE DE PESSOAS

A diversidade de pessoas manifesta-se pela sua densa concentração. Há que destacar que densa concentração de pessoas difere de sobredensidade, e que a suposta relação entre alta densidade com problemas e com bairros de lata é abusiva. Segundo Jane Jacobs *“alta densidade significa um grande número de habitações por acre de terra. Sobredensidade significa demasiadas pessoas numa habitação para o número de divisões que esta contém.”¹⁰²*

Salienta-se também que uma “concentração ideal” de pessoas é impossível de determinar, até porque varia consoante várias factores, como o grupo populacional em questão ou o momento no tempo. Ainda assim, a questão da densidade de pessoas requer grande cuidado e ponderação, pois os seus impactos podem ser significativos: *“a densidade excessiva dá lugar a tensão crescente que se manifesta por um stress psicológico e afectivo, enquanto a densidade reduzida leva a sub-estimulação sensorial com efeitos deprimentes.”¹⁰³*

A densidade populacional adequada é fundamental porque gera diversidade e vida, provoca encontros, proporciona novas experiências, contactos, relações. É algo que está na génese da cidade, que lhe é inerente.

¹⁰¹ HALL, Edward T., Op. Cit., P.203.

¹⁰² JACOBS, Jane, Op. Cit., P.205.

¹⁰³ NUNES, João e CORREIA, José, *“O Per-Famílias e a Restruturação dos Modos de Vida”* em *Lisboa – Utopia na Viragem do Século*, ed. Departamento de Património Cultural, Lisboa, 1999, P. 303.

Uma densidade populacional baixa não é natural à cidade, e “é ruinoso tanto para a vida urbana quanto para a recreação despreocupada”¹⁰⁴

Também Manuel Graça Dias e Egas José Vieira, no livro *11 Cidades: Projectos 1995-2005*, fazem o elogio da cidade densa, defendendo a compactação e a densificação como meios para a valorização das cidades e da sua vivência, na medida em que lhes acrescentam dinamismo e alegria. Este pensamento sintetiza-se na seguinte afirmação: “*pouco poderá acontecer – de relevante, de excitante –, nas ruas desertas e monotemáticas da “cidade jardim” ou nas avenidas utilitárias da cidade subúrbio, nos seus impasses e pracetas de estacionamento, nos fluxos pendulares de população entristecida a que a cidade esparsa obriga.*”¹⁰⁵

Tal como acontece pela mistura de usos primários, a densidade populacional em certas zonas da cidade pode reduzir a desertificação a certas horas do dia, mantendo vivas as ruas.

Assim, retomando a ideia de Jane Jacobs de que alta densidade refere-se à relação entre número de habitações e área, propõe-se que as políticas urbanas sejam orientadas para a densificação da malha da cidade, nomeadamente através da revitalização dos vazios urbanos.

¹⁰⁴ MUMFORD, Louis, Op. Cit., 1982, P.551.

¹⁰⁵ DIAS, Manuel Graça e VIEIRA, Egas, *11 Cidades: Projectos 1995-2005*, Civilização Editora, Porto, 2006 P.212.

6.2 – ATRACTIVIDADE

O sucesso em atrair mais pessoas à cidade, sendo as pessoas uma condição essencial para a sua vitalidade, como afirmado já por diversas vezes, é fundamental para que esta se densifique e para estimular a compactação.

Actualmente, devido à grande mobilidade de pessoas, bens e capitais, é fundamental que as cidades se mantenham atractivas. Só assim é possível fixar pessoas e actividades, ou seja, cativá-los para que as suas escolhas e investimentos acabem nessa mesma cidade.

A atractividade de um local passa por inúmeros factores, alguns deles já enunciados em capítulos anteriores, tais como a qualidade de vida, o acesso a diversas infra-estruturas e equipamentos, o acesso a determinadas condições habitacionais, a própria imagem da cidade ou de um bairro, o acesso ao mercado de trabalho, etc.

Mas o que a cidade, com a sua vida urbana colectiva, pode oferecer de uma maneira ímpar, são os contactos cara-a-cara: *“os contactos directos, continuam a ser meios de comunicação privilegiados: a acessibilidade física, a possibilidade de encontro, são mais do que nunca a principal riqueza dos lugares urbanos”*¹⁰⁶, e as experiências da vida urbana directa: *“[a cidade deve ser] animada por acontecimentos que exigem a co-presença e na qual a qualidade dos lugares mobilizará todos os sentidos, incluindo o tacto, o paladar e o olfacto.”*¹⁰⁷

Estes contactos são intrínsecos à cidade, e não são substituíveis pelos contactos efectuados através dos novos instrumentos tecnológicos.

O interesse destes acontecimentos é atestado pelo sucesso crescente de eventos desportivos, eventos musicais, espectáculos de todo o tipo, restauração de lazer, feiras, exposições, etc.

¹⁰⁶ ASCHER, François, Op. Cit., P.64.

¹⁰⁷ Idem, P.66.

François Ascher define esta economia, que propicia e valoriza as experiências, e que se baseia na venda e uso do conhecimento e de informações, como capitalismo cognitivo¹⁰⁸.

Estes são valores cativantes e sedutores para a generalidade da população, mas segundo François Ascher, há que salientar a crescente importância de uma franja da população: *“o desenvolvimento local passa hoje cada vez mais pela capacidade de atrair as camadas médias jovens e qualificadas.”*¹⁰⁹ Esta é, em parte, a classe a quem Richard Florida chama a *“classe criativa”*¹¹⁰.

A importância dada a esta camada de população, que constitui um capital social de grande interesse, deve complementar uma visão mais tradicional de que *“os sítios crescem ou porque estão localizados próximo de rotas de transporte ou porque têm recursos naturais que encorajam as empresas a aí se localizarem.”*¹¹¹

Assim, as estratégias de intervenção para atrair população devem não só focar-se nos usos primários e nas receitas generalistas, mas diversificar-se, encorajando experiências e usos alternativos, para corresponder aos desejos e necessidades mais particulares dos variados segmentos da população, com especial atenção para esta *“classe criativa”*. Segundo Richard Florida *“o que eles procuram nas comunidades são abundantes experiências de alta qualidade, abertura relativamente a todo o tipo de diversidade, e, acima de tudo, a oportunidade de validar as suas identidades enquanto pessoas criativas.”*¹¹²

¹⁰⁸ Idem, P.49.

¹⁰⁹ Idem, P.114.

¹¹⁰ *“o núcleo super-criativo desta nova classe inclui cientistas e engenheiros, professores universitários, poetas e romancistas, entertainers, actores, designers, e arquitectos, assim como os “líderes de ideias” da sociedade moderna: escritores de não-ficção, editores, figuras culturais, investigadores think thank, analistas, e outros opinion-makers [...] Para além deste grupo nuclear, a classe criativa também inclui “profissionais criativos” que trabalham numa grande variedade de ocupações baseadas no conhecimento, em sectores de alta tecnologia, serviços financeiros, profissões relacionadas com a justiça e a saúde, e gestão empresarial.”* – FLORIDA, Richard, *Cities and Creative Class*, P.6.

¹¹¹ Idem, P.4.

¹¹² Idem, P.7.

Também para Jane Jacobs *“se a diversidade secundária [equivalente ao que acima são considerados os usos alternativos] florescer o suficiente e contiver algo que seja invulgar ou único [...] as pessoas virão especificamente para isso.”*¹¹³

¹¹³ JACOBS, Jane, Op. Cit., P.163.

6.3 – REABILITAÇÃO DO EDIFICADO DAS ÁREAS ANTIGAS (VALORIZAÇÃO DO EDIFICADO ANTIGO)

A reabilitação do edificado das cidades, em particular do edificado das suas zonas mais antigas e históricas, assume-se como um factor decisivo para a tornar mais apelativa e promover a sua vitalidade. Esta vontade não interfere com o que foi exposto no capítulo 6.1.3 pois, como aí foi referido, o processo de renovação urbana não deve ser realizado ao mesmo tempo, levando a que edificado e tipologias definham simultaneamente.

Esta posição ganha cada vez mais força como estratégia a adoptar muito em parte pela clarificação e distinção do que significa *reabilitar*, e do que deve ser reabilitado.

As considerações sobre a maneira como se deve intervir na cidade existente e no património – e também a própria noção do que é património, alargando-se o conceito de património cultural, arquitectónico e urbanístico – alteraram-se ao longo do tempo.

Durante o século XIX, com Viollet-le-Duc e outros, sacralizava-se o edificado considerado com valor, fossem monumentos, quarteirões, edifícios singulares, praças, etc., cuja manutenção se fazia pela “classificação” desse edifício, que era tratado integralmente como um objecto de restauro.

Posteriormente, e de modo bastante contrastante, o pensamento instituído no pós-guerra e sistematizado na Carta de Atenas, era o da “renovação urbana”. Isso passava pela valorização dos monumentos, mas com grande ligeireza no tratamento do seu contexto, aceitando demolições maciças das suas envolventes e optando pela simples substituição das estruturas físicas existentes das zonas antigas, em nome do saneamento e do embelezamento. Isto é, não se reconhecia valor ao conjunto edificado, ou seja, aos “monumentos modestos”¹¹⁴.

A partir dos anos 70 do século XX, impulsionado pela “constatação de que as novas urbanizações ficavam aquém das

¹¹⁴ CUSTÓDIO, José, “De Alexandre Herculano à Carta de Veneza” em *Dar Futuro ao Passado*, ed. Secretaria de Estado da Cultura, Lisboa, 1993, P.60.

ciudades antigas em qualidade e riqueza formal e estética e que as cidades antigas formavam tecidos sociais difíceis de recriar”¹¹⁵ e cimentado pelos princípios instituídos pela Carta de Veneza, o valor dos conjuntos edificados históricos e consolidados foi reavaliado, sendo agora comumente aceite que a intervenção na cidade existente deve olhar estes locais como locais de oportunidades e que se devem adaptar aos nossos dias.

Para além disso, as teorias que optam pela construção nova, através de fórmulas estabelecidas, e menosprezam o valor da cidade consolidada *“enfermam do defeito de subestimarem os valores culturais, simbólicos, ideais, etc. que a sociedade atribui a determinados lugares e que não têm nada a ver com a condição física dos mesmos.”*¹¹⁶ Essas zonas fazem parte da imagem e identidade da cidade, e são muitas vezes do mais apelativo que esta tem para oferecer. Têm *“valor social, valor cultural, valor estético, valor de contexto urbano, valor arquitectónico, valor histórico, valor do sentido do lugar.”*¹¹⁷

A opção pela reabilitação do edificado histórico existente na cidade (*“conservar renovando”* ou *“renovar conservando”*)¹¹⁸, quando comparada com a opção de investir na criação e desenvolvimento de zonas novas, é ainda a que dá melhor resposta aos problemas identificados na cidade contemporânea, e observados no capítulo 3.

As zonas antigas têm, então, um grande potencial de benefícios sociais, económicos e ambientais por diversas razões: as zonas históricas e consolidadas na generalidade têm na sua génese a possibilidade para uma maior heterogeneidade, diversidade de tipologias e usos; a morfologia das suas ruas e dos seus espaços urbanos é mais íntima e confortável para os pedestres e, consequentemente, mais propícia ao encontro de pessoas e à socialização; a possibilidade de habitar em zonas centrais na cidade, em vez de em subúrbios, proporciona às

¹¹⁵ LAMAS, José, Op. Cit., P.422.

¹¹⁶ GOITIA, Fernando Chueca, Op. Cit., P.217.

¹¹⁷ TIESDELL, Steven, OC, Taner e HEATH, Tim, Revitalizing Historic Urban Quarters, ed. Architecture Press, Cornwall, 1996, P.11.

¹¹⁸ PORTAS, Nuno, *Conservar Renovando ou Recuperar Revitalizando*, ed. Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, P.10.

peças ganhos de tempo e de dinheiro, permitindo assim que se dediquem a outras actividades recreativas; a reabilitação de edifícios de funções habitacionais, com o regresso de pessoas aos centros, torna mais dispensável o automóvel particular, aliviando o fluxo de tráfego e facilitando a circulação; o custo económico e ambiental associado à renovação é inferior ao custo da construção nova; a reabilitação física e funcional de infra-estruturas antigas impede que estas se tornem funcionalmente inúteis à população, e dispensa os escusados gastos associados; a reabilitação afecta positivamente a imagem da cidade e incute confiança; entre outras.

No caso específico da reabilitação do edificado habitacional, há uma responsabilidade para corresponder aos novos valores de conforto e de qualidade residencial exigidos pela sociedade contemporânea. Deste modo incentiva-se a manutenção da população residente e atrai-se nova população, que antes para atingir esses requisitos tinha que optar pela periferia.

No processo de revitalização devem também ser considerados à partida os actuais paradigmas da sociedade, descritos no capítulo 4, para que as soluções tipológicas habitacionais, como acontece com os valores de conforto e de qualidade residencial, se adaptem às necessidades, e para que as novas infra-estruturas implantadas estejam de acordo com as necessidades da população.

Relativamente à componente habitacional, tal como proposto no mesmo capítulo, essa revitalização pode apostar numa variação da composição e estruturação interna dos fogos, diversificando as opções disponíveis para além da tipologia habitacional familiar herdada do modernismo.

Quanto à necessidade de reajustar as infra-estruturas existentes na cidade, tendo em conta as que têm um uso escasso e as que necessitam de ser desenvolvidas e impulsionadas, as mudanças de uso e de programa são uma escolha viável e desejável, apesar da necessidade de reconversão e adaptação dessas mesmas infra-estruturas.

Neste processo de reabilitação do edificado das zonas antigas da cidade, os edifícios que de facto acabam sendo reabilitados têm pouco significado num contexto particular, mas num contexto mais alargado tornam-se em “monumentos modestos”, como já referido, e revelam-se importantes para a cidade, firmando-lhe o carácter e a identidade.

6.4 – REVITALIZAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

“Em termos históricos, os espaços abertos sempre existiram relacionados com o espaço de comunidade, o lugar de circulação e de expressão – era o espaço comum.”¹¹⁹

O desenho do espaço comum pode adoptar diferentes formas, morfologicamente muito distintas, sejam ruas, praças, largos, jardins, ou outros já referidos.

A morfologia desses espaços é fundamental para a experiência sensorial e espacial que nos proporcionam, para a maneira como são vividos e para o modo como as pessoas se apropriam deles. Há espaços que facilmente promovem o contacto e a interacção e outros que são menos aptos a isso. Mas por norma, o que desejamos, até pelo nome *espaço público*, é a primeira hipótese.

Durante o século XX, como foi exposto no capítulo 2, houve diferentes posições sobre o desenho do espaço público.

As Cidades-Jardim, pelo seu desenho absolutamente geométrico e pelo determinismo na localização das diferentes partes da cidade, limitavam a diversidade de espaços públicos e a sua espontaneidade. As propostas funcionalistas, em especial as de Le Corbusier, rejeitavam algumas das formas de espaço urbano, em especial a rua, em prol de amplos espaços abertos, e propunham que as interacções sociais e os encontros fortuitos se dessem antes nos espaços de circulação das grandes torres e nos equipamentos comunitários. Frank Lloyd Wright com o modelo da *Broadacre City* e a associada indispensabilidade do automóvel, desvirtua a rua como local de passagem, de atravessamento, de encontro de pessoas, e torna-a monótona de uso quase exclusivo de automobilistas e não de peões.

Só no período do pós-guerra a reflexão sobre os espaços públicos se começou a alterar, e progressivamente voltaram a ser valorizados os espaços e formas característicos da cidade

¹¹⁹ ALMEIDA, Ana, *Sustentabilidade dos Espaços Públicos na Reabilitação de Núcleos Urbano – A Questão das Praças Patrimoniais*, Tese de Mestrado em Reabilitação da Arquitectura e Nucleos Urbanos, FA-UTL, 2006, P.23.

tradicional, e a apreciar ambientes urbanos que permitam experiências sensoriais estimulantes e ofereçam percursos complexos. Paralelamente concluía-se que *“os custos da construção e manutenção dos espaços públicos tradicionais na cidade eram bastante inferiores e muito mais controláveis.”*¹²⁰

Assim, de acordo com a vontade expressa neste trabalho de se densificarem as cidades, por razões sociais, económicas ou ambientais, a revitalização dos espaços públicos surge como uma estratégia pertinente e fundamental.

Há que entender, no entanto, que espaço público é diferente de espaço colectivo. Exemplos de espaços públicos foram já apresentados. Espaços colectivos são, por exemplo, centros comerciais, que tanto proliferaram nos últimos anos, conseguindo frequentemente desviar das ruas os passeios de recreação das pessoas e atraí-los para o seu interior.

A experiência que uns e outros propiciam é distinta e tem um valor diferente: *“espaço público [...] desempenha um papel comum na memória colectiva [...] os espaços colectivos podem ser públicos, mas também podem ser privados (como os parques temáticos), no entanto marcam uma identidade através do uso e da acessibilidade.”*¹²¹

Neste contexto de densificação da cidade e valorização dos espaços públicos, salientam-se o papel dos interiores de quarteirão, que muitas vezes são *vazios urbanos*.

Os logradouros foram *“na cidade tradicional, um resíduo, ou resultado dos acertos de loteamento e de geometrias de ocupação dos lotes.”*¹²²

Já no século XIX *“o espaço de logradouro, era na maioria dos casos um espaço residual privativo, que escondia da cidade as hortas, as ilhas operárias, os armazéns.”*¹²³

¹²⁰ LAMAS, José, Op. Cit., P.418.

¹²¹ ALMEIDA, Ana, Op. Cit., P.25.

¹²² LAMAS, José, Op. Cit., P.98.

¹²³ ALMEIDA, Ana, Op. Cit., P.40.

Hoje estes espaços podem ser uma oportunidade para construir um lugar público, acessível e comum, no centro ou mesmo fora das cidades, e assim revitalizar e dinamizar a vida urbana.

Assim, a utilização destes espaços permite não só criar locais onde as pessoas possam ter experiências ricas e uma vida urbana atractiva, em zonas potencialmente bastantes vantajosas, mas também *“oferecendo solo às modificações e intensificações de usos acolhendo numerosas actividades que não encontram outro lugar na cidade”*¹²⁴ permitem a revitalização da malha das cidades, fornecendo espaço para os processos de densificação, e qualificando áreas cuja urbanidade está suspensa.

¹²⁴ LAMAS, José, Op. Cit., P.98.

6.5 – SÍNTESE

Neste capítulo foram apresentadas estratégias cuja aplicação se considera indispensável para cumprir o propósito de voltar a ter uma cidade densa e compacta, com benefícios sociais, económicos e ambientais.

Estas estratégias para além de serem um meio através do qual essa vontade se cumpre, são também considerados capazes de criar um ambiente urbano rico na cidade ou numa zona urbana em particular.

Sustentado especialmente pelas posições de Jane Jacobs, conclui-se que a diversidade é um elemento essencial para a saúde das cidades, pois uma cidade sem diversidade perde a sua essência.

Essa diversidade manifesta-se em várias vertentes, nomeadamente na diversidade de usos primários – recusando assim o zonamento e a sectorização de funções, e promovendo áreas que possam oferecer habitação, comércio, lazer, etc. e assim servir mais pessoas, a diversas horas. Assim, propostas de densificação de uma determinada área devem adaptar-se aos excessos ou carências de funções e actividades que aí existam; na diversidade de caminhos – proporcionando às pessoas uma multiplicidade de hipóteses nos seus percursos, e tornando as redes de caminhos mais interessantes e diversas, próximas das da cidade tradicional e, conseqüentemente, estimulando a proliferação de actividades e acontecimentos; na diversidade na idade e condição dos edifícios – para que a renovação urbana aconteça gradualmente e a paisagem urbana seja heterogénea e diversa, respeitando assim a memória da cidade, e também para que a condição geral do edificado numa certa zona não iniba a intervenção devido a custos elevados; na diversidade de pessoas – proporcionando uma vida urbana mais activa, na medida em que a existência de várias pessoas num determinado lugar dá origem a encontros e contactos, condições essenciais para uma vida urbana saudável, e reduz a desertificação das ruas a determinadas horas.

Conclui-se também a importância de tornar as cidades, ou suas áreas em particular, atractivas às pessoas, em especial às pertencentes à “classe criativa”, servindo-se da crescente importância do capitalismo cognitivo, isto é, através de experiências sensoriais ricas e eventos estimulantes que exijam a presença das pessoas e que não possam ser atingidas ou igualadas pelos instrumentos tecnológicos.

Considera-se ainda importante a reabilitação do edificado das zonas antigas, respeitando a memória da cidade que representam, optando pelas intervenções de restauro e renovação apenas quando for relevante e útil. Esta atitude representa uma gestão mais eficaz de recursos, desde o espaço usado pela cidade aos custos inerentes à construção.

Por fim, reconhece-se a importância da revitalização e valorização do espaço público por ser um mecanismo para promover os contactos sociais, e por ser um meio para qualificar espaços entretanto abandonados ou subaproveitados, activando o seu potencial. Salienta-se que a morfologia tem grande influência na capacidade destes espaços em cumprirem os seus propósitos. Valorizam-se mais, assim, elementos como a rua, comparativamente a grandes espaços abertos de formas imprecisas e fronteiras indefinidas. Nesta reflexão destaca-se o potencial dos interiores de bairro.

7

CASOS DE ESTUDO

Neste capítulo analisam-se três projectos que se relacionam com o tema desta investigação, pelo seu contexto, as suas problemáticas, o seu programa e as suas soluções.

7.1 – FÜNF HÖFE (FIVE COURTYARDS) PASSAGEM COMERCIAL, MUNIQUE, 2003, HERZOG & DE MEURON

O Funf Höfe é um projecto de 2003 da dupla Herzog & de Meuron, localizado no coração da cidade de Munique. A zona tinha vários edifícios ocupados pelo negócio da banca, mas uma deslocalização conduziu a um concurso para transformação dos edifícios restantes num centro de comércio, trabalho, lazer e habitação. O programa incluía áreas comerciais, restaurantes e cafés, galerias de arte, escritórios e apartamentos de habitação.

Embora o concurso, lançado em 1994, especificasse a destruição da maioria dos edifícios do quarteirão, a proposta acabou por fazê-lo apenas pontualmente. Grande parte dos edifícios e das fachadas do séc. XIX acabaram sendo preservadas, acontecendo a grande transformação no miolo do quarteirão.

Funf Höfe significa “cinco pátios”, que estão localizados no interior do quarteirão e cada um deles assume um carácter distinto pela intervenção adicional de artistas sobre esses espaços. O lote é ainda atravessado vários percursos que facilitam e convidam à entrada e ao atravessamento. A relação de interligação criada entre os vários pátios e as passagens torna a experiência de caminhar ao longo deste espaço público numa experiência urbana rica e diversificada.

A reflexão sobre esta obra é pertinente na medida em que as condições iniciais são bastante semelhantes às que se encontram no projecto para o quarteirão do Desterro, seja em termos programáticos seja no contexto do local, na medida em que os edifícios a destruir são também pontuais e é no espaço interior que há maior liberdade formal para a intervenção, e simultaneamente na necessidade de definir uma estratégia relativamente ao modo como se relaciona o novo com o antigo e consolidado.

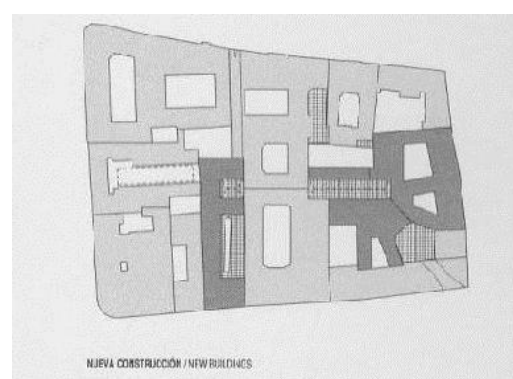
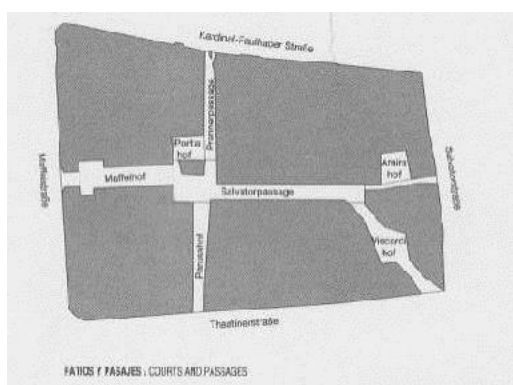
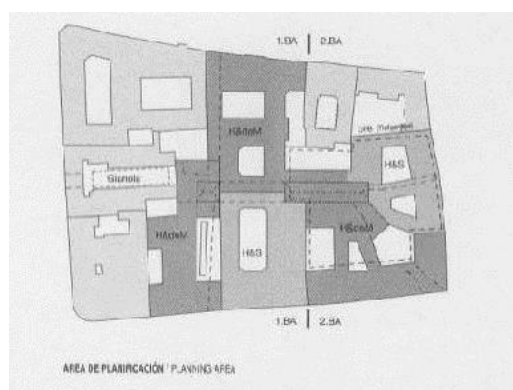


Fig.23 – Funf Höfe: Pré-existências e intervenção nova. Caminhos que atravessam o quarteirão.

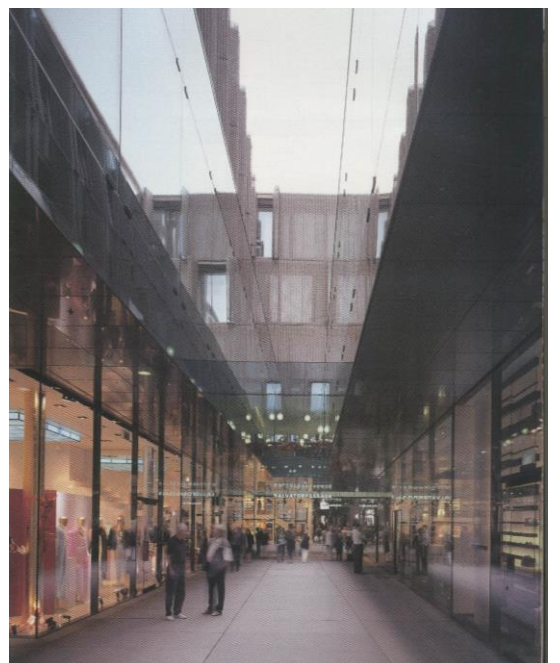


Fig.24 – Funf Hofe: Ambientes

7.2 – EDIFÍCIO DE APARTAMENTOS NA RUE DE SUISSES E RUE DE JONQUOY,

PARIS, 2003, HERZOG & DE MEURON

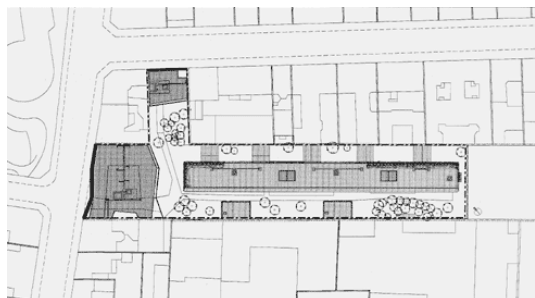


Fig.25 – Interior do quarteirão ocupado pelo corpo do novo edifício habitacional



Fig.26 – Enquadramento com os edifícios da envolvente exterior e interior do quarteirão

O edifício habitacional projectado por Herzog & De Meuron para um típico quarteirão parisiense e construído em 2000 compreende três parcelas interrelacionadas e duas situações urbanas distintas: duas dessas parcelas enfrentam cada uma das ruas adjacentes, a Rue de Suisses e a Rue de Jonquoy, e formalmente participam na delimitação do polígono do quarteirão. A terceira parcela é a que se encontra no interior do pátio e, sob forma de objectos mais autónomos.

Enquanto que na primeira situação se manteve uma certa continuidade com os edifícios adjacentes, com soluções tipologicamente mais próximas do tradicional e mantendo em termos de linguagem o equilíbrio com os edifícios de apartamentos adjacentes, típicos franceses do séc. XIX, o interior do quarteirão pôde estar mais livre de especificações quanto à forma e à linguagem, e as tipologias base de projecto tiveram maior liberdade e ser mais experimentais.

No pátio apostou-se numa estratégia de horizontalidade e diversidade de soluções. O que mais sobressai é o grande corpo estreito e baixo (três pisos enquanto que os edifícios inscritos no quarteirão mantêm sete), contrastante com a envolvente de várias maneiras, posicionado ao longo do vazio interior. Do lado oposto encostam-se duas pequenas moradias de dois pisos.

O acesso ao interior é feito por de passagens ao nível térreo através dos edifícios que fecham o quarteirão.

Esta solução torna-se pertinente para o nosso estudo por mostrar como a requalificação urbana em zonas mais tradicionais e consolidadas pode apresentar uma grande diversidade de soluções, mais experimentais.

7.3 – DUAS CASAS EM SANTA ISABEL, LISBOA, 2010, BAK GORDON

O projecto para duas habitações em Santa Isabel, Campo de Ourique, realizado por Bak Gordon, e construído em 2010, ocupa o espaço interior de um quarteirão irregular, onde antes existiam anexos semi-industriais e um logradouro desqualificado.

O espaço intervencionado é delimitado pelos edifícios pré-existentes, de aparência comum, e o acesso às habitações é feito por um pequeno pátio ao qual se chega pelo atravessamento de um desses edifícios.

A massa construída é essencialmente horizontal, tendo as habitações um único piso, contrastando com os edifícios adjacentes, e têm aberturas que dão para pátios interiores privados, e ao longo dos quais gravitam os espaços de estar das casas.

Este projecto é relevante na medida em que incide no interior de quarteirão de uma zona consolidada da cidade, construindo no construído e regenerando o tecido urbano.



Fig.27 – Logradouro: a área de intervenção

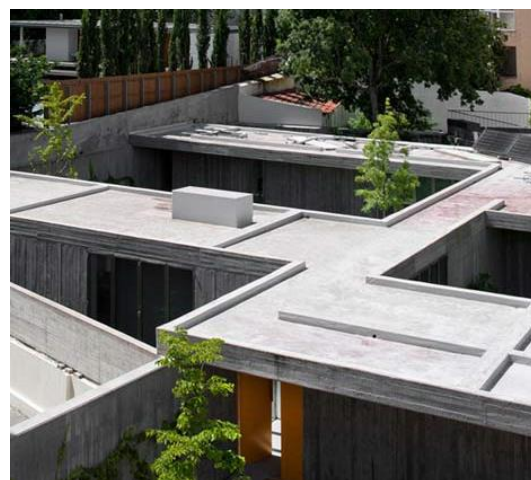


Fig.28 – Relação volumétrica do projecto e da envolvente

8

CONSTRUIR NO CONSTRUÍDO: INTERSTÍCIOS URBANOS – REVITALIZAÇÃO DE UM QUARTEIRÃO NA COLINA DE SANT’ANA

Neste capítulo pretende-se apresentar uma proposta arquitectónica contextualizada com a problemática levantada em capítulos anteriores, sustentando-se nas estratégias de intervenção defendidas, e retratando a aplicação das mesmas num contexto urbano concreto.

8.1 – ÁREA DE INTERVENÇÃO

A área de intervenção da proposta arquitectónica localiza-se em Lisboa, na Colina de Sant’Ana, no quarteirão do antigo convento do Desterro, adjacente à Av. Almirante Reis, importante eixo viário da cidade. O quarteirão delimita-se pela Av. Almirante Reis a este, Rua Antero de Quental a nordeste, Rua Capitão Renato Baptista a oeste, e pela Rua Nova do Desterro a sul. O edifício do antigo convento cisterciense, posteriormente adaptado a hospital e funcionando como tal até 2007, quando foi desactivado, é um marco importante na paisagem urbana da zona, pela sua dimensão e projecção sobre a rua.

O interior do quarteirão, de dimensões consideráveis, foi ocupado ao longo do tempo por pequenos edifícios industriais, hoje em ruínas, e por construções anexas de apoio ao hospital. Este espaço interior é apenas acessível pela Rua Nova do Desterro, em dois pontos. Este espaço interior é hoje em dia um espaço desprovido de vida, um vazio urbano da cidade, sendo aí que a proposta arquitectónica se centra. A restante paisagem urbana consiste maioritariamente em edifícios habitacionais antigos comuns, de estado de conservação e estética variável.

Topologicamente o quarteirão caracteriza-se por um acentuado desnível, tendo o ponto mais baixo uma cota de 23m, na Av. Almirante Reis, e o ponto mais alto uma cota de 48m, na Rua Capitão Renato Baptista.

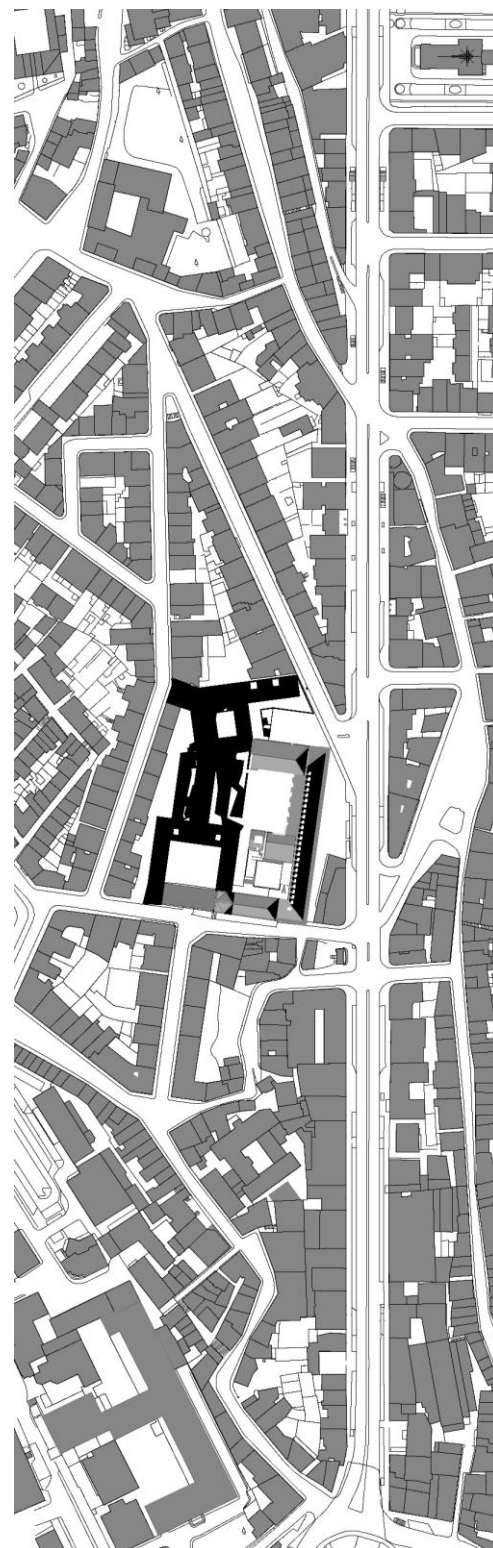


Fig. 29 – Planta de localização. Relação do quarteirão da intervenção com a Colina de Sant’Ana

Fig. 30 – Proposta de intervenção e no seu contexto urbano

8.2 – ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO

As estratégias de intervenção aplicadas à proposta arquitectónica baseiam-se nos princípios estabelecidos no capítulo 6.

8.2.1 – PROMOVER A DIVERSIDADE

8.2.1.1 – DIVERSIDADE DE USOS

Para encorajar a fruição do espaço e a presença de pessoas ao longo das diferentes horas do dia no espaço intervencionado e nas suas proximidades e assim promover um ambiente urbano rico e vibrante, a proposta de intervenção apresenta um programa de diversidade funcional.

Para além da componente habitacional (a de maior expressão) propõe-se a presença de espaços de trabalho (escritórios e estúdios) e de comércio/serviços. Esta distinção no programa entre espaços de trabalho e de comércio/serviços representa uma sugestão da proposta de projecto, sem ser carácter efectivo. Na prática todos esses espaços podem acolher tanto uma como outra função, sendo que a sua base é comum.

A distribuição programática é feita com a intenção de colocar preferencialmente os espaços de trabalho e comércio/serviços em contacto com os espaços públicos e de circulação, e de dar primazia da vista sobre a cidade aos espaços habitacionais. Como resultado desta opção, a distribuição programática é essencialmente vertical, com trabalho e comércio/serviços em baixo, e habitação em cima, como frequentemente se vê na cidade de Lisboa. Ainda assim, pela volumetria da proposta, com a variabilidade dos seus percursos e a acentuada diferença de cotas entre as ruas que delimitam o quarteirão, esta estratificação vertical não resulta numa rigidez programática excessiva.

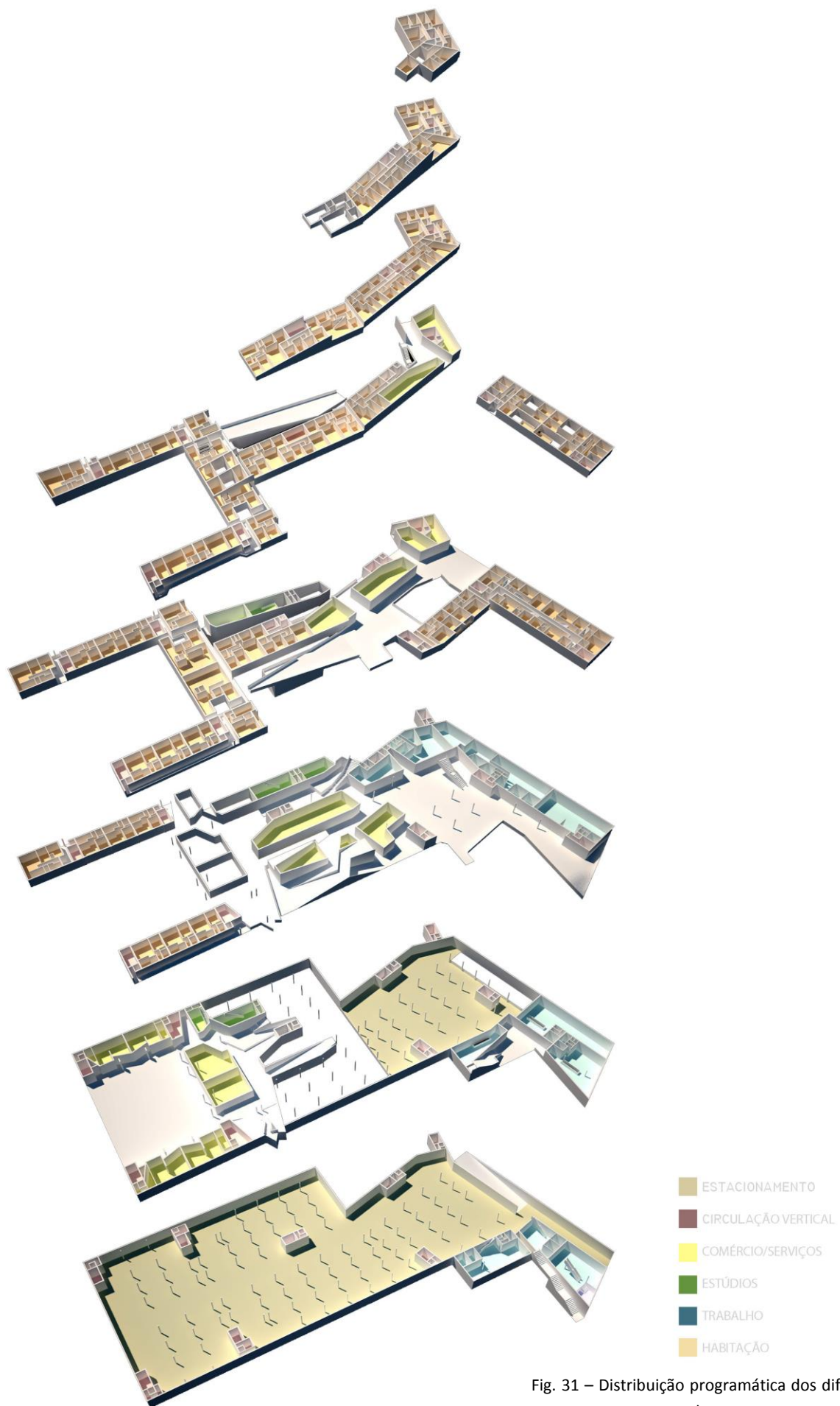


Fig. 31 – Distribuição programática dos diferentes usos na proposta

Complementarmente, para responder às necessidades de estacionamento que esta zona tem, como é frequente nas zonas mais antigas e consolidadas da cidade, existem dois pisos de estacionamento nos pisos mais inferiores, que servem não apenas os habitantes do complexo criado, mas a população em geral.

8.2.1.2 – DIVERSIDADE E MULTIPLICIDADE DE CAMINHOS

Baseada na intenção de oferecer o interior do quarteirão à cidade e às pessoas, e nos pressupostos mencionados anteriormente de que o desenho dos quarteirões e das ruas se deve aproximar do da cidade tradicional, a proposta de intervenção para o local apresenta uma teia de percursos diversa e eclética.

Esta opção enquadra-se no contexto envolvente, isto é, uma zona antiga e histórica da cidade, cujo traçado das ruas, à excepção da Av. Almirante Reis, de construção posterior, é irregular e não linear.

O rasgar dos novos percursos que atravessam o quarteirão, de forma mais ou menos directa, torna mais poroso o espaço interior deste, permitindo que seja mais acessível e convidativo, ao invés de ser um espaço recluso e não participativo da vida urbana, como acontece agora.

Assim, mantendo as duas entradas já existentes pela Rua Nova do Desterro, abriu-se o interior do quarteirão à Rua Capitão Renato Baptista e à Rua Antero de Quental, proporcionando ligações alternativas entre estas. Desta forma estão interligadas as cotas 46, 36, 34 e 28.

Os caminhos formam uma teia rica em cruzamentos, com variadas possibilidades para mudanças de direcção e para percorrer trajectos diferentes.

O seu desenho pretende criar enquadramentos visuais variados, com momentos de contemplação da paisagem urbana, da Av. Almirante Reis, do espaço público e da colina oposta. Ocasionalmente os caminhos desembocam em espaços abertos,

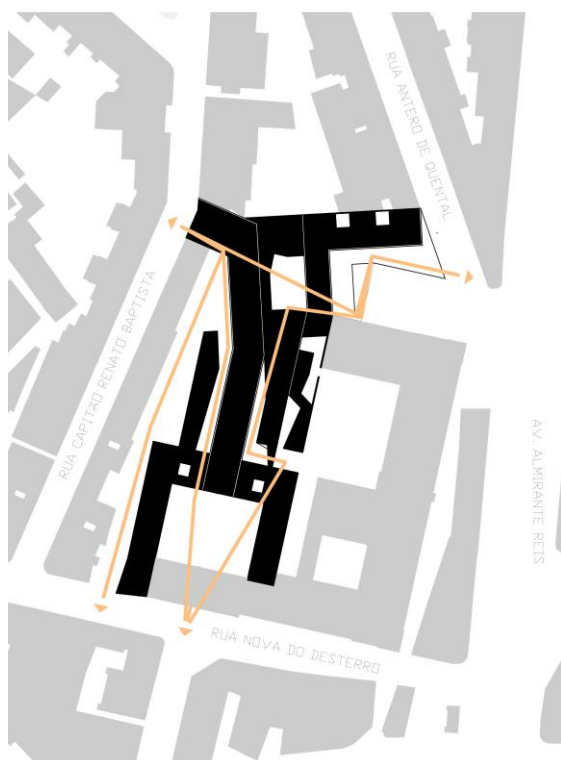


Fig.32 – Direcção dos principais percursos que atravessam a proposta

espaços mais propícios à permanência e não apenas ao atravessamento, de dimensão e forma variada.

Os percursos são pedonais sendo o acesso automóvel remetido aos pisos inferiores de estacionamento, com entrada na Rua Antero de Quental. A partir desses pisos os acessos verticais permitem a chegada a qualquer ponto do interior do quarteirão.

8.2.1.3 – DIVERSIDADE NA IDADE E CONDIÇÃO DOS EDIFÍCIOS

O contexto urbano em que se insere a proposta é definido, como já foi referido, por edifícios habitacionais antigos comuns. Estes são os edifícios “simples, vulgares, de baixo valor”¹²⁵ a que Jane Jacobs se refere como condição essencial à cidade.

Assim, a presente proposta procura manter e respeitar o edificado existente. A necessidade de demolição surge apenas para os anexos no interior do quarteirão, edifícios desprovidos de valor arquitectónico, histórico, ou urbano, alguns dos quais em ruínas, e para um dos edifícios que delimita o quarteirão, na Rua Capitão Renato Baptista. Esta demolição cirúrgica é essencial para as intenções projectuais de tornar o vazio interior do quarteirão mais permeável e convidativo, permitindo que o atravessamento se faça também a partir de (ou para) a rua de cota mais elevada e assim aumentando significativamente a acessibilidade.

Pretende-se que a intervenção proposta, apesar da linguagem e estética actual, tenha uma relação harmoniosa com este edificado antigo, reduto de memória deste lugar.

Para além do edificado comum, também o antigo convento do Desterro cumpre, de forma mais expressiva, o papel de preservação da identidade e da memória do local. O antigo convento, não sendo alvo de intervenção desta proposta, desempenha ainda assim um papel importante na solução



Fig.33 – Espaços destruídos pela proposta de projecto

¹²⁵ JACOBS, Jane, Op. Cit., P.187.

apresentada, pelo enquadramento que permite criar em diferentes momentos do projecto.

8.2.1.4 – DIVERSIDADE DE PESSOAS

À semelhança do que foi enunciado no capítulo 3 relativamente ao despovoamento e abandono dos centros antigos e históricos, também a colina de Sant’Ana tem perdido habitantes.

Exceptuando o troço da Av. Almirante Reis, que pelo seu importante papel na malha viária da cidade, mantém um fluxo de pessoas considerável, as ruas próximas esvaziaram-se.

A proposta de intervenção apresentada teve o objectivo de desenvolver um espaço promotor de uma densidade de pessoas saudável à vida urbana.

Procura-se que o aumento da densidade de pessoas se dê não só através de residentes no quarteirão, mas também de outras pessoas, que são atraídas ao local com as mais variadas motivações.

Assim, para aumentar a densidade de pessoas foi aumentada a densidade do edificado. O vazio urbano existente no coração do quarteirão foi preenchido por um volume construído, ou seja, aumentou-se a relação entre o número de habitações por área.

Neste processo foi considerado o perigo de que um desequilíbrio nas medidas de densificação resultasse em sobredensidade. Como tal, a proposta procura um equilíbrio entre o vazio e o cheio, o espaço público aberto e os volumes construídos, permitindo que o lugar “respire”. A solução encontrada aproxima-se das escalas de cheio/vazio de cenários são e atraentes da cidade tradicional, pelo que se considera que não se corre o perigo de gerar sobredensidade.

8.2.2 – REVITALIZAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

Um importante componente da proposta de intervenção é o espaço público, que aparece no projecto sobre a forma de ruas (os percursos já referidos) e de largos.

Tanto as ruas como os largos apresentam grande diversidade formal, cumprindo a vontade de aproximação às soluções que a malha tradicional das cidades nos proporcionam.

As ruas da cidade tradicional podem oferecer-nos uma diversidade de configurações e opções, podendo ser lineares ou não; cobertas ou descobertas; estreitas ou amplas; oferecer perspectivas abertas expondo mais o espaço envolvente, ou fechadas, revelando pontualmente momentos singulares; etc.

Quanto aos largos, estes podem ser formalmente regulares, com fronteiras claramente definidas, ou irregulares, com uma configuração mais complexa; podem estar expostos e ser facilmente visíveis, ou podem ser surpreendentemente descobertos a meio de um percurso; podem ter um carácter mais intimista e sossegado, ou serem espaços que estimulem o contacto e a interacção; etc.

Todas estas opções, ou as combinações que podem gerar, são todas válidas para a cidade que se quer heterogénea, enriquecendo assim a diversidade de lugares novos e distintos que se oferecem às pessoas que a vivem.

Assim, dada a possibilidade de o fazer pela dimensão da área intervencionada, e a vontade de dotar a zona de espaço público de qualidade para a comunidade, procurou-se que a solução oferecesse um leque de espaços públicos de carácter variado.

Esta vontade de desenvolver preferencialmente espaços públicos e não espaços colectivos, de acordo com o exposto em 6.4, leva a que aos espaços comerciais presentes na proposta de intervenção seja atribuído um carácter de comércio tradicional, sendo cada estabelecimento independente, com acesso efectuado pela rua pública, e afastando-se do universo dos centros comerciais.

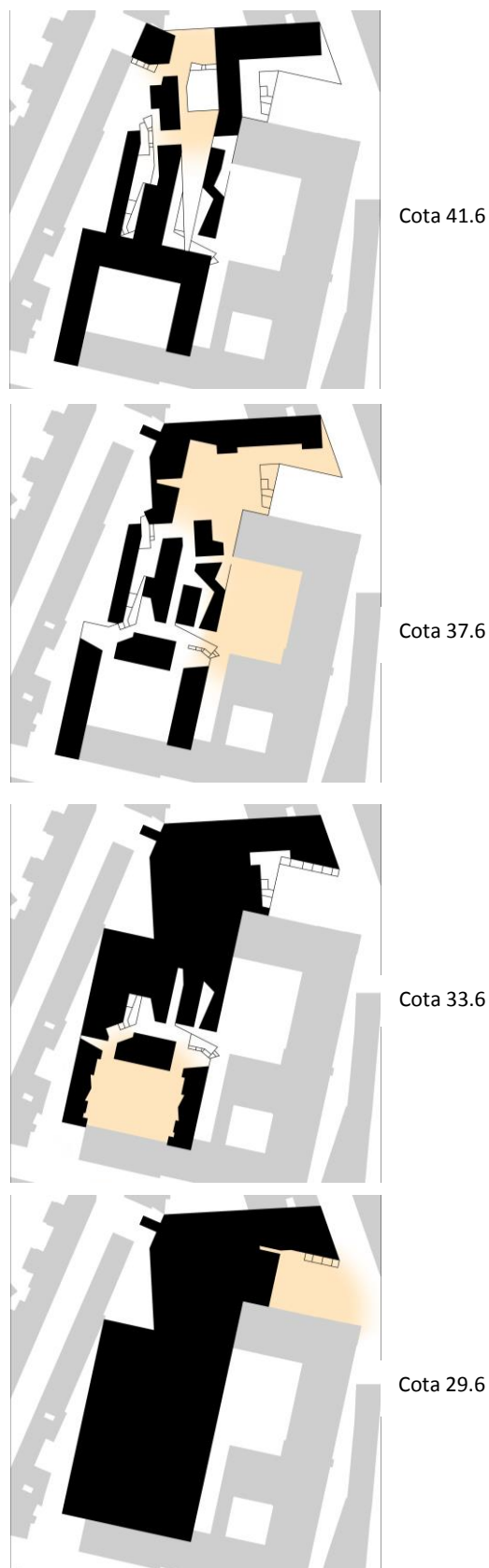


Fig 34. – Principais espaços públicos abertos.
Configuração dos largos

Assim, no projecto, a rua, à semelhança do que acontece na malha da cidade tradicional e distanciando-se nas abordagens modernistas, é valorizada, adquirindo relevo enquanto percurso, como referido em 8.2.1.2, e como espaço social. A escala atribuída à rua pretende torná-la confortável ao peão, para que seja agradável percorrê-la.

Os largos, em pontos diferentes, fornecem o desafogo necessário para o espaço “respirar”.

Um dos largos é adjacente à Rua Antero de Quental, já com ligação visual à Av. Almirante Reis, e liberta a base do convento de obstáculos visuais existentes anteriormente, evidenciando-lhe a volumetria e devolvendo-lhe destaque, especialmente quando observado por quem desce a Rua Antero de Quental e a Av. Almirante Reis. O largo começa à cota 27 e sobe até à 29.8, e dele surge uma escadaria, que se dirige ao coração do quarteirão, e que permite uma vista desafogada sobre a via pública.

Um outro largo, à cota 33.6, surge na proximidade da Rua Nova do Desterro, sendo a ligação entre os espaços feita pelo atravessamento de um volume em arco, elemento que fazia parte do complexo conventual, e cujo valor estético contribui para o enriquecimento da solução. A partir deste largo pode-se seguir por diferentes caminhos e alcançar qualquer ponto da proposta.

Um terceiro largo, à cota 37.6, formalmente semelhante aos anteriores pela sua regularidade, surge no interior da intervenção, sendo definido em três das frentes pelo convento, e abrindo-se a quarta frente para a proposta de intervenção. Considera-se que este largo tem um estatuto mais nobre, por influência do convento, pela sua história e imponente, e considera-se ser um espaço privilegiado na relação que estabelece entre o passado e o presente.

À cota 37.6 e à 41.8 existem mais dois largos, de maior irregularidade formal, e através dos quais se faz o acesso principal a diversos espaços de habitação e de trabalho. O largo à cota 37.6 debruça-se sobre o largo regular adjacente à Rua Antero de Quental, e o largo à cota 41.8 debruça-se sobre o da cota 37.6.

Estes dois sobrepõem-se em determinada altura, havendo por isso uma parte do largo inferior que está coberta e protegida, e existindo no meio desse espaço coberto um vazio de grandes dimensões através do qual se faz a ligação entre os dois.

8.2.3 – DIVERSIDADE TIPOLÓGICA

Com base nas considerações feitas no capítulo 4 relativas ao que é a realidade social actual e aos seus novos paradigmas, a solução de projecto apresentada procura corresponder às necessidades actuais da população através de uma proposta arquitectónica marcada pela diversificação de tipologias, flexibilização e adaptação de usos.

Relativamente às necessidades habitacionais, a oferta é variada, tanto tipologicamente como espacialmente.

Tipologicamente os fogos vão desde T1 a T5, predominando os mais pequenos, pelas realidades familiares e laborais previamente mencionadas: dezasseis T1; dezanove T2; dez T3; três T4; e um T5. Espacialmente as opções também são variadas, desde as diferentes área de fogos tipologicamente iguais (ex.: T3 com 100m² ou 160m²; T1 com 56m² ou 70m²), à hipótese de escolha entre fogos de um piso ou duplex.

Também os espaços destinados ao comércio/serviços e trabalho têm uma oferta variada em termos de áreas (desde 41m² a 287m²), podendo assim interessar a inúmeros negócios e sectores de actividades.

Tanto os espaços habitacionais como os de comércio/serviços e trabalho procuram proporcionar, tanto quanto possível, flexibilidade às suas soluções.

A flexibilidade reflecte-se nas habitações através de espaços abertos, que podem ser apropriados segundo a vontade do utilizador, mantendo-os abertos como espaço de estar, tornando-os espaços de trabalho ou fechando-os caso queiram usufruir de mais uma divisão. Também a composição e estruturação dos



Fig 35. – Flexibilidade na composição interior de uma habitação pela existência de espaços abertos



Fig.36 – Adaptabilidade na composição interior de uma habitação pela composição espacial da habitação



Fig. 37 – Distribuição das diferentes tipologias habitacionais

fogos permite facilmente a junção ou separação de duas divisões, conforme a necessidade. Estes factores permitem fáceis ajustamentos e aumentam as opções dos utilizadores quanto ao espaço da sua habitação se o seu contexto familiar mudar.

A flexibilidade nos espaços de comércio/serviços e trabalho está presente pela composição dos espaços, que é na sua maioria constituída por uma casa de banho e uma divisão que pode ser adaptada a copa, e a restante área é um amplo espaço, ocupável de acordo com a necessidade. Por vezes a compartimentação inclui mais divisões, mas salvaguardando uma área ampla considerável para que a estruturação dos espaços seja feita pelo utilizador. A proposta apresentada apropria-se de alguns destes espaços e sugere hipóteses de ocupação, mas as possibilidades de o fazer podem ser muitas outras.

A própria distinção entre comércio/serviços e trabalho feita na proposta apresentada é, como já foi referido, uma apropriação, não obrigatória, que procura apresentar hipóteses, mas a flexibilidade dos espaços permite inúmeras alternativas.

8.3 – VOLUMETRIA

A proposta é constituída primariamente por quatro bandas que ocupam longitudinalmente o terreno, associando-se à direcção tanto da fiada de edifícios que segue a Rua Capitão Renato Baptista como do eixo principal do convento, sendo estes os elementos que fazem a maior parte da contenção da área de intervenção.

O posicionamento longitudinal das bandas do terreno permite maximizar uma das intenções projectuais, a de conceder ao complexo, em especial à parte habitacional, as vistas privilegiadas que a colina oferece.

Paralelamente, esta colocação no terreno denuncia a orientação das principais ligações que se pretendiam criar ao nível térreo, entre e para as ruas circundantes. Assim, as bandas emergem do interior do quarteirão para a Rua Nova do Desterro, Rua Capitão Renato Baptista e Rua Antero de Quental. Nesses pontos a altura das bandas aproxima-se da altura dos edifícios adjacentes, preservando o equilíbrio de cotas pré-existente e respeitando a paisagem urbana.

As bandas são rampeadas, permitindo uma transição harmoniosa entre cotas e conectando os quatro volumes.

Pontualmente estas massas construídas são vazadas, rompidas de forma e tamanho diferentes, e afectando os espaços em baixo. À cota 41.6, por exemplo, o rasgo é de grandes dimensões, conferindo um pouco de regularidade ao espaço público do piso inferior, concedendo-lhe desafogo e iluminação, e à volta do qual se desenvolvem espaços de comércio e trabalho, e para o qual se pode olhar do piso acima. Outro rasgo surge no corpo mais a oeste, tendo este uma forma mais alongada, acompanhando a direcção geral dos volumes adjacentes, e proporcionando arejamento e iluminação à rua que passa por baixo. Por fim salientam-se os pequenos vazios no corpo mais a este, de forma irregular e menor profundidade, que criam nichos mais íntimos e acolhedores, à cota 37.6.

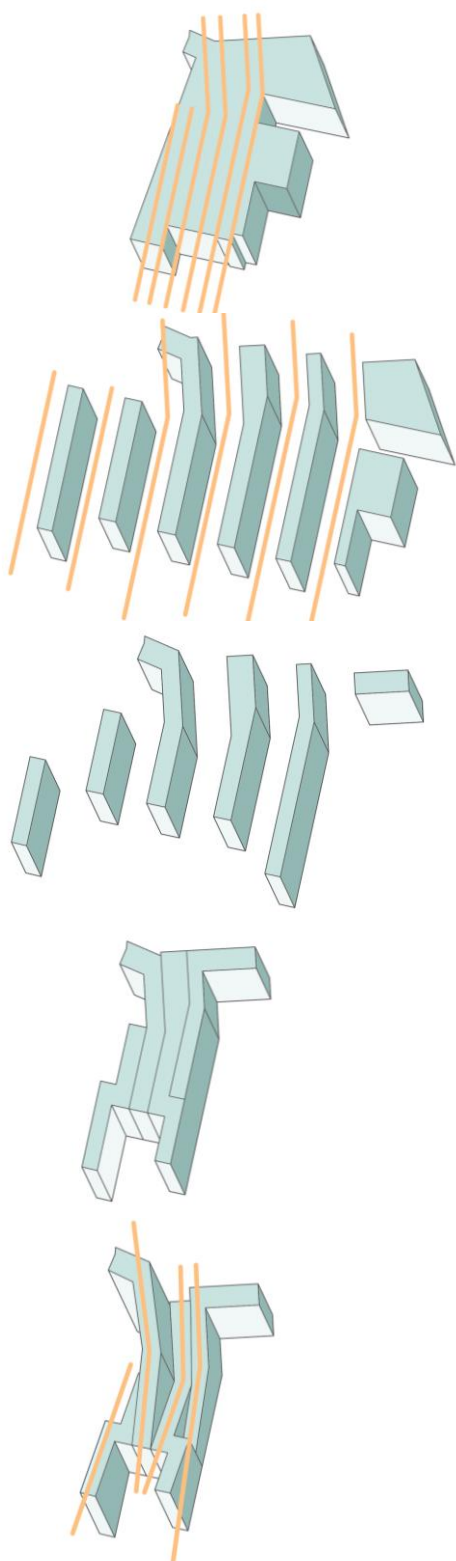


Fig.38 – As quatro bandas: Evolução da volumetria

8.4 - LINGUAGEM

A linguagem utilizada no projecto inspira-se em elementos frequentemente presentes na arquitectura das zonas consolidadas e históricas da cidade de Lisboa: o azulejo, a alvenaria com reboco e o metal, mas dá-lhes uma interpretação contemporânea.

O revestimento a azulejo surge pontualmente nos níveis térreos, em comunicação com os espaços públicos, sejam percursos ou largos, evidenciando um momento singular ou fortalecendo o desenho do espaço. São utilizadas cores diferentes, consoante o local onde são aplicados, mas cada superfície revestida funciona como um bloco de cor integral. Estes momentos acontecem, por exemplo, na entrada do complexo pela Rua Capitão Renato Baptista, para destacar a passagem para o seu interior e orientar o pedestre no percurso que aí começa; nos nichos rasgados no volume mais a este, em comunicação com o largo aberto ao convento, para realçar a definição dos mesmos; e no largo com entrada pela Rua Nova do Desterro para intensificar a essência do espaço público, de comércio, com os pisos superiores, habitacionais.

A generalidade das superfícies, em especial as dos pisos habitacionais, é revestida a reboco, branco, para conceder um ambiente leve e luminoso à intervenção.

O metal, utilizado tradicionalmente no gradeamento das varandas, aparece também aqui nessa função, assim como no revestimento de algumas superfícies que se querem mais ritmadas e com uma textura diferente. Aparecem igualmente no revestimento de elementos que estabelecem a transição entre espaços exteriores e interiores, mantendo a privacidade, quando desejada nestes últimos, ao mesmo tempo que permitem a entrada de luz.

9

CONCLUSÕES

A pesquisa efectuada no âmbito desta dissertação teórica permitiu alcançar, em primeiro lugar, uma compreensão do contexto inicial e do conjunto de intenções que fomentaram o surgimento, principalmente durante o século XX, de teorias arquitectónicas determinantes para a história e a forma das cidades.

Verifica-se que, apesar das preocupações e considerações essencialmente sociais que tinham constituído o impulso principal para a criação da maioria dos novos modelos, incluindo os mais paradigmáticos, como a Cidade-Jardim, a Ville-Radieuse ou a Broadacre City, as cidades que resultaram desse processo tinham elas próprias problemas relevantes.

Também o crescimento e expansão de subúrbios desqualificados e essencialmente residenciais em torno de grandes cidades, a partir dos anos 70 do século XX, foram geradores de deficiências no funcionamento da cidade.

A cidade contemporânea, que resultou dispersa e fragmentada, tem dificuldade em lidar com as consequências desses processos, sendo identificados vários problemas, sociais, ambientais ou económicos, que são relacionáveis com o desenho e a morfologia da cidade, e questionando a validade e benefício da dispersão e expansão urbana.

Paralelamente a estas constatações verifica-se que também a reflexão sobre as alterações nos paradigmas da sociedade contemporânea indica o caminho da compactação, densificação, e da renovação dos centros urbanos.

Tendo isto em consideração, a presente investigação encaminhou-se para o descobrimento dos vazios urbanos, realidade comum nas cidades, criada muitas vezes pelos movimentos de dispersão. Os vazios urbanos, (ou *terrain vague*, ou não-lugares), concluem-se assim ser espaços a intervir,

dotados de grandes potencialidades para o processo reformador da redescoberta da cidade compacta.

Identificados os problemas a resolver e definidos os objectivos a alcançar, estruturaram-se uma série de estratégias de intervenção que se acredita serem capazes e indispensáveis para promover uma vida urbana interessante e uma cidade apelativa. Estas estratégias devem ser consideradas no desenho projectual, manifestando-se tanto numa grande, no desenho da cidade, como numa pequena escala, no desenho da habitação ou de outros programas, e são elas uma diversidade manifestada em diversas vertentes (diversidade de usos, diversidade e multiplicidade de caminhos, diversidade na idade e condição dos edifícios e diversidade de pessoas), atractividade, reabilitação do edificado das zonas antigas e revitalização do espaço público.

Estas conclusões são fortalecidas pelo sucesso de exemplos concretos da aplicação dos mesmos princípios, como os casos de estudo enunciados: o Fünf Höfe e o Edifício de Apartamentos na Rue de Suisses e Rue de Jonquoy, ambos de Herzog & de Meuron, e as duas casas em Santa Isabel de Bak Gordon.

Através de uma proposta de intervenção aplicada a um contexto concreto, com uma problemática semelhante à que está presente na componente de investigação deste trabalho, neste caso a revitalização do interior de um quarteirão na colina de Sant'Ana, convertendo um vazio urbano pré-existente num lugar de urbanidade infere-se a aplicabilidade das estratégias definidas.

10

BIBLIOGRAFIA

- | | |
|--|--|
| AAVV | <i>Dar Futuro ao Passado</i> , ed. Secretaria de Estado da Cultura, Lisboa, 1993 |
| AAVV | <i>Lisboa – Utopia na Viragem do Século</i> , ed. Departamento de Património Cultural, Lisboa, 1999 |
| AAVV | <i>O Ser Urbano nos Caminhos de Nuno Portas</i> , ed. INCM, 2012 |
| AAVV | <i>Vazios Urbanos</i> , ed. Caleidoscópio, Lisboa, 2007 |
| ASCHER, François | <i>Novos Princípios do Urbanismo</i> , 3ª edição, ed. Livros Horizonte, Lisboa, 2012 |
| AUGÉ, Marc | <i>Não-Lugares Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade</i> , ed. 90º, Lisboa, 2006 |
| BAPTISTA, António J. M. e MARTINHO, Maria Albina | <i>Programas Urban e Reabilitação Urbana</i> , Ed. Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional, Porto, 1996 |
| BENEVOLO, Leonardo | <i>O Último Capítulo da Arquitectura Moderna</i> , ed. 70, Lisboa, 1985 |
| CARVALHO, Jorge | <i>Ordenar a Cidade</i> , ed. Quarteto, Coimbra, 2003 |
| DIAS, Manuel Graça e VIEIRA, Egas | <i>11 Cidades: Projectos 1995-2005</i> , ed. Civilização Editora, Porto, 2006 |
| GOITIA, Fernando Chueca | <i>Breve História do Urbanismo</i> , 4ª edição, ed. Presença, Lisboa, 1996 |
| HALL, Edward T. | <i>A Dimensão Oculta</i> , ed. Relógio D'Água, Lisboa, 1986 |
| JACOBS, Jane | <i>The Death and Life of Great American Cities</i> , ed. New York: Random House, 1961 |
| JENKS, Mike, BURTON, | <i>The Compact City: A Sustainable</i> |

Elizabeth e WILLIAMS, Katie	<i>Urban Form?</i> 1ª edição, ed. E&FN Spon, London, 1996
LAMAS, José	<i>Morfologia Urbana e Desenho da Cidade</i> , 2ª edição, ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2000
LYNCH, Kevin	<i>A Boa Forma da Cidade</i> , ed. 70, Lisboa, 2010
LYNCH, Kevin	<i>A Imagem da Cidade</i> , ed. 70, Lisboa, 1960
MILES, Malcolm	<i>Para Além do Espaço Público/Beyond the Public Realm</i> , ed. Associação Extra-Muros Centro Português de Design, Lisboa, 2001
MONTANER, Josep Maria	<i>A Modernidade Superada</i> , ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2001
MUMFORD, Lewis	<i>From the Ground Up</i> , ed. HBJ, 1956
MUMFORD, Lewis	<i>A Cidade na História</i> , 2ª edição, ed. Martins Fontes, S. Paulo, 1982
PEREIRA, Luz Valente	<i>Reabilitar o Urbano ou como Restituir a Cidade à Estima Pública</i> , ed. LNEC, Lisboa, 1987
PORTAS, Nuno	<i>Conservar Renovando ou Recuperar Revitalizando</i> , ed. Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983
RYKWERT, Joseph	<i>The Seduction of the Place</i> , ed. Weidenfeld & Nicolson, London, 2000
SMITHSON, Alison e SMITHSON, Peter	<i>The Charged Void: Urbanis</i> , ed. The Monacelli Press, New York, 2005
SOLÀ-MORALES, Ignasi	<i>Territorios</i> , ed. GG, Barcelona, 2002
TIESDELL, Steven, OC, Taner HEATH, Tim	<i>Revitalizing Historic Urban Quarters</i> , ed. Architecture Press, Cornwall, 1996

WARD, Stephen V. *Planning the Twentieth-Century City*, ed. John Wiley Sons Ltd, Chichester, 2002

WORPOLE, Ken *Towns for People*, ed. Open University Press, Buckingham, 1992

ARTIGOS E PUBLICAÇÕES

ALMEIDA, Ana *Sustentabilidade dos Espaços Públicos na Reabilitação de Núcleos Urbano – A Questão das Praças Patrimoniais*, Tese de Mestrado em Reabilitação da Arquitectura e Nucleos Urbanos, FA-UTL, 2006

CONSIGLIERI, Victor *“O Pós-Modernismo Arquitectónico”* em *GEHA*, nº1, ed. Faculdade de Arquitectura de Lisboa, Lisboa, 1998

PEREIRA, Sandra Marques *“Pressupostos Ideológicos da Casa Actual”* em *Cidades - Comunidades e Territórios*, nº8, ed. CET/ISCTE, Lisboa, 2004

PORTAS, Nuno *“Notas sobre a Intervenção na Cidade”* em *Dossier*, nº2, ed. Afrontamento, Porto, 1985

RODRIGUES, Duarte e OLIVEIRA, Cristina *“Mobilidade e Território da Região de Lisboa e Vale do Tejo: Pistas para uma Análise Integrada”* em *Revista de Estudos Regionais - Região de Lisboa e Vale do Tejo*, ed. INE, Lisboa, 2002

SERGINSON, Jonathan e CARVALHO, Ricardo *2G Bak Gordon*, nº 64, ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2012

PÁGINAS WEB

FLORIDA, Richard *Cities and Creative Class*
<http://uv.vuchorsens.dk/r/KAZ/Undervisning%202012-2013/GEOLOGI/B%C3%A6redygtighed/Befolkning%20og%20b%C3%A6redygtighed/GetFile.pdf>; Consultado a 15 de Maio de 2013.

11

ÍNDICE DE FIGURAS

- (Pág. 11) Fig. 1 - Ebenezer Howard: Os três magnetes, 1898.
(Fonte: <http://urbanidades.arq.br/bancodeimagens/displayimage.php?album=5&pos=2>)
- (Pág. 12) Fig. 2 - Ebenezer Howard: Secção esquemática da Cidade-Jardim, 1898.
(Fonte: <http://urbanidades.arq.br/bancodeimagens/displayimage.php?album=5&pos=4>)
- (Pág. 12) Fig. 3 - Ebenezer Howard: Relação entre cidade principal e cidades satélite, 1898.
(Fonte: <http://scodpub.files.wordpress.com/2011/03/city-group.png>)
- (Pág. 13) Fig. 4 - Plano geral para Letchworth, 1904
(Fonte: <http://scodpub.files.wordpress.com/2011/03/city-group.png>)
- (Pág. 14) Fig. 5 - Plano Voisin para Paris, 1925
(Fonte: http://morrishia.com/david/portfolio/boozy/research/radiant_20city.html)
- (Pág. 14) Fig. 6 - Planta geral do Plano Voisin para Paris, 1925
(Fonte: <http://justurbanism.com/2012/05/22/ville-contemporaine-city-for-3-million-le-corbusier/>)
- (Pág. 15) Fig. 7- Le Corbusier: esquema funcional da Unidade de Habitação de Marselha
(Fonte: http://pt.wikiarquitectura.com/index.php/Unite_d%C2%B4habitation_de_Marselha)
- (Pág. 16) Fig. 8 - Le Corbusier: importância dos amplos espaços públicos na Ville Radieuse.
(Fonte: <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/6097/09Flo09de21.pdf?sequence>)
- (Pág. 17) Fig. 9 - Frank Lloyd Wright: Broadacre City,

publicado em The Living City, 1958

(Fonte:http://www.mediaarchitecture.at/architekturtheorie/broadacre_city/2011_illustration_002_en.shtml#abb_illustration)

(Pág. 18) Fig. 10 - Frank Lloyd Wright: plano da Broadacre City, publicado em When Democracy Builds, 1945
(Fonte:http://www.mediaarchitecture.at/architekturtheorie/broadacre_city/content/frank_lloyd_wright_1934-35_broadacre_city_plan_model.gif)

(Pág. 18) Fig. 11 - Frank Lloyd Wright: modelo da Broadacre City, 1934-35
(Fonte:http://www.mediaarchitecture.at/architekturtheorie/broadacre_city/content/frank_lloyd_wright_1934-35_broadacre_city_plan_model.gif)

(Pág. 21) Fig.12 – Plano de Brasília, 1957, Lúcio Costa
(Fonte:<http://betaniasampaio.files.wordpress.com/2011/09/brasilia.jpg>)

(Pág. 21) Fig.13 – Siedlung Halen, Berna, Atelier 5, 1957.
(Fonte: http://4.bp.blogspot.com/-Wdje7RBMCMo/T4qeFLkt5pl/AAAAAAAAA94/jQuL1pcvd6c/s1600/KALAMLOVES_ATELIER5_SiedlungHalen6.jpg)

(Pág. 21) Fig.14 – Toulouse le Mirail, Toulouse, Josic Candilis, 1961.
(Fonte: http://4.bp.blogspot.com/-Wdje7RBMCMo/T4qeFLkt5pl/AAAAAAAAA94/jQuL1pcvd6c/s1600/KALAMLOVES_ATELIER5_SiedlungHalen6.jpg)

(Pág. 22) Fig.15 – Favela em Murumbi, São Paulo
(Fonte:http://1.bp.blogspot.com/_9M7ui2u_QO8/TQS4ugHdVKI/AAAAAAAADsU/sgOqNUwdthc/s320/favela-morumbi-sao-paulo.jpg)

- (Pág. 23) Fig.16 – Quinta da Malagueira, Évora, Siza Vieira, 1973
(Fonte: http://4.bp.blogspot.com/-sj9DAqYE6WY/TaouDrMNSHI/AAAAAAAAAKk/mJLrRqhXRwA/s160/70.Malagueira%2Bvue%2Bavion%2BRayon_b.jpg)
- (Pág. 44) Fig.17 – Vazio na malha urbana de Lisboa, Campo Pequeno.
(Fonte: <https://maps.google.pt/>)
- (Pág. 44) Fig.18 – Vazio na malha urbana de Lisboa, Alcântara.
(Fonte: <https://maps.google.pt/>)
- (Pág. 49) Fig.19 – High Line, Nova Iorque, secção desactivada de linha de caminho-de-ferro elevado.
(Fonte: <http://1.bp.blogspot.com/-s43cVybyZs/TjW72geQh7I/AAAAAAAAAEI/vjm0dk5xN0Q/s1600/HighLine+before.jpg>)
- (Pág. 49) Fig.20 – High Line, Nova Iorque, transformação da linha de caminho-de-ferro em parque urbano linear, acontecendo a última das intervenções em 2011.
(Fonte: <http://www.thehighline.org/galleries/images/high-line-park-photos>)
- (Pág. 53) Fig. 21 – Centro Governamental de Boston.
(Fonte: <http://www.thehighline.org/galleries/images/high-line-park-photos>)
- Fig. 22– Rua na proximidade de Faneuil Hall e Quincy Market, em Boston.
(Fonte: <http://www.thehighline.org/galleries/images/high-line-park-photos>)
- (Pág. 70) Fig. 23 – Funf Hofe: Pré- existências e intervenção nova. Caminhos que atravessam o bairro
(Fonte: Revista El Croquis, n.º 109/110, Herzog & de Meuron 1998-2002, Madrid, Editorial El Croquis,

2002)

- (Pág. 71) Fig. 24 – Funf Hofe: Ambientes
(Fonte: Revista El Croquis, n.º 109/110, Herzog & de Meuron 1998-2002, Madrid, Editorial El Croquis, 2002)
- (Pág. 72) Fig. 25 – Interior do quarteirão ocupado pelo corpo do novo edifício habitacional
(Fonte: Revista El Croquis, n.º 109/110, Herzog & de Meuron 1998-2002, Madrid, Editorial El Croquis, 2002)
- (Pág. 72) Fig. 26 – Enquadramento com os edifícios da envolvente exterior e interior do quarteirão
(Fonte: Revista El Croquis, n.º 109/110, Herzog & de Meuron 1998-2002, Madrid, Editorial El Croquis, 2002)
- (Pág. 73) Fig. 27 – Logradouro: a área de intervenção
(Fonte: http://www.bakgordon.com/200_projects/210_select_projects/210_0304_sisabel/0304_Sisabel_01.htm)
- (Pág. 73) Fig. 28 – Relação volumétrica do projecto e da envolvente
(Fonte: http://www.bakgordon.com/200_projects/210_select_projects/210_0304_sisabel/0304_Sisabel_01.htm)
- (Pág. 75) Fig. 29 - Planta de localização. Relação do quarteirão da intervenção com a Colina de Sant'Ana
(Autor: Maria Inês Silva)
- (Pág. 75) Fig. 30 – Proposta de intervenção e no seu contexto urbano
(Autor: Maria Inês Silva)
- (Pág. 77) Fig. 31 – Distribuição programática dos diferentes usos na proposta
(Autor: Maria Inês Silva)

- (Pág. 78) Fig.32 – Direcção dos principais percursos que atravessam a proposta
(Autor: Maria Inês Silva)
- (Pág. 79) Fig.33 – Espaços destruídos pela proposta de projecto
(Autor: Maria Inês Silva)
- (Pág. 81) Fig.34 – Principais espaços públicos abertos. Configuração dos largos.
(Autor: Maria Inês Silva)
- (Pág. 83) Fig 35. – Flexibilidade na composição interior de uma habitação pela existência de espaços abertos.
(Autor: Maria Inês Silva)
- (Pág. 83) Fig.36 – Adaptabilidade na composição interior de uma habitação pela composição espacial da habitação
(Autor: Maria Inês Silva)
- (Pág. 84) Fig. 37 – Distribuição das diferentes tipologias habitacionais
(Autor: Maria Inês Silva)
- (Pág. 86) Fig.38 – As quatro bandas: Evolução da volumetria
(Autor: Maria Inês Silva)

12

ANEXOS